Jetzt 116 Seiten Umfang!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12

Dezember 2017

66. Jahrgang

Deutschland 5,50 €
Österreich 6,40 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 6,50 €
NL 6,50 €
Dänemark 62,00 DKK



B13411



MEB-Testreport:
- *111 von Piko*
- *E18 von Märklin*
- *Reko-41 von Minitrix*

Werkstatt:
- *Kohlenwäsche*
- *Fahrzeughallen fürs THW*

DR unter Strom

Lückenschluss in Wittenberge

Beliebte Besonderheit

Die ELNA-Dampfloks

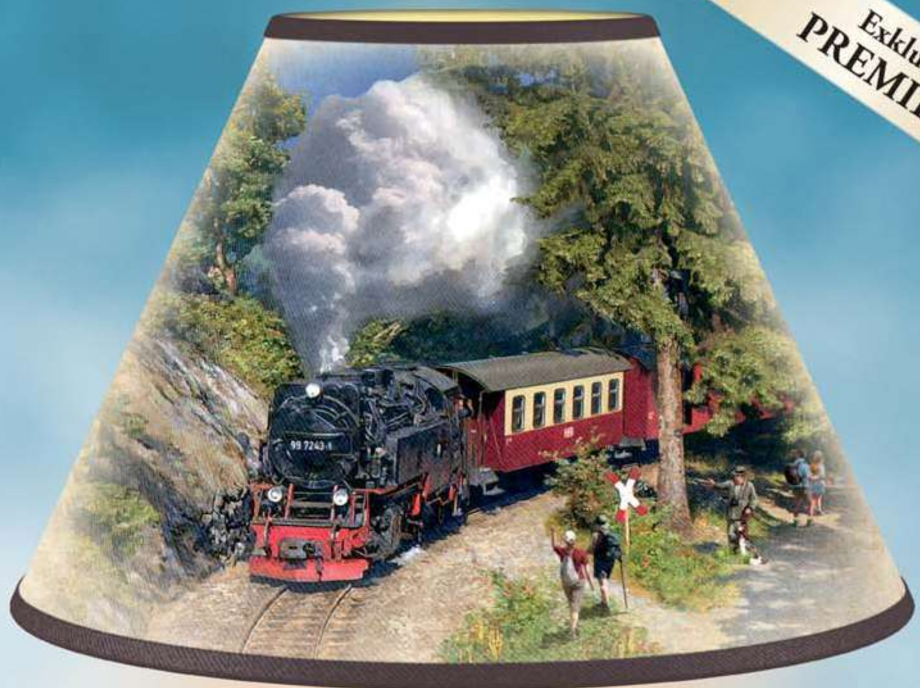
Europa-Magistrale

Geschichte und Zukunft der Rheintalbahn

Dampfromantik auf dem Brocken

Die erste Tischleuchte mit „fahrender“ Brockenbahn

Exklusive PREMIERE



DER ZUG DREHT SEINE RUNDEN



Setzen Sie eine der schönsten Bahnlinien der Welt ins beste Licht. Betrachten Sie die Brockenlok beim Umrunden des verträumten Dorfes. Diese romantische Tischleuchte ist nicht nur für Eisenbahnfreunde ein Hingucker.

Idyllische Brockenbahn

Ein Brockenbahnmotiv des Künstlers Tilman Mohr ziert den Lampenschirm. Die Szenerie unterhalb des Schirmes ist aus Skulpturenguss gefertigt und detailliert von Hand bemalt. Der Zug umrundet die von innen erleuchteten Häuser. Dazu ertönen echte Brockenbahn-Dampflokgeräusche. Die Bergkuppe zeigt den Brockengipfel mit Sendemast und Brockenhaus.

Exklusiv bei The Bradford Exchange

Diese Tischleuchte erscheint nur bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. Die Auflage ist auf nur 295 Fertigungstage limitiert. **Sichern Sie sich „Dampfromantik auf dem Brocken“ am besten noch heute!**

Häuser von innen beleuchtet





Detailreich von Hand bemalt

Mit Original Brockenbahn-Fahrgeräuschen

Produkt-Nr.: 422-TRA01.01G
Produktpreis: € 179,80
(zahlbar auch in 4 Monatsraten zu je € 44,95)
zzgl. € 9,95 Versand



Sie benötigen ein Leuchtmittel vom Typ E27/27,0 mm.
Nicht im Lieferumfang enthalten.

Ø Schirm: 25,4 cm
Lampenhöhe: 44 cm
Ø Sockel: 18,5 x 20 x 17 cm (B x T x H)

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 80669 Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:
Antworten Sie bis zum **27. Dezember 2017**

☐ **Ja,** ich reserviere die Tischleuchte **„Dampfromantik auf dem Brocken“**

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✗):

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

THE BRADFORD EXCHANGE

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

✗ Unterschrift — Telefon für eventuelle Rückfragen

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange, Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

WEEE: 97075536

www.bradford.de
Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **80669**

The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **069 1729 7900**



14 Rennbahn mit Verzögerung

Die bedeutendste Strecke im Südwesten Deutschlands stand monatelang in den Schlagzeilen, allerdings nicht aufgrund ihrer interessanten Geschichte.



Titel: 111 054 mit RB 17029 am 26. Oktober 2016 bei Denzlingen
Foto: Matthias Dersch

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

LOKOMOTIVE

EUROPA

REISEZIELE

MODELL

WERKSTATT

TEST

PROBEFAHRT

SZENE

AUSSERDEM



34 Nicht gut genug?
Auf seinem Zenit wurde das System Interregio ein Opfer der Bahnreform.



70 Gut gewaschen
Die Kohlenwäsche von Joswood ist im Maßstab 1:87 äußerst beeindruckend.



96 Gute Nachbarschaft
Zwei Niederländer präsentieren in Deutschland ihre H0-Anlage nach polnischem Vorbild.

FOTO: SASCHA DUWE

Im letzten Abendlicht zeigte sich 86 1333 auf dem Markersbacher Viadukt.

ERZGEBIRGISCHE AUSSICHTSBAHN

Saisonabschluss

☐ Am letzten Fahrtwochenende des Jahres 2017 wurde auf der Erzgebirgischen Aussichtsbahn nochmals richtig Dampf gemacht. Statt der angekündigten Diesellok bespannte 86 1333 am 30. September und 1. Oktober 2017 den Museumszug zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz. Da die 86 bei der Saison-Eröffnung im April aufgrund eines Lagerschadens an der Nachlaufachse nur vor einem Zugpaar eingesetzt werden konnte und anschließend von einer Diesellok vertreten werden musste, holten die Veranstalter noch einmal die „Erzgebirgslok“ auf die BSg-Linie, damit auch die Dampffans voll auf ihre Kosten kommen konnten. Am letzten Septembertag sorgten Sonnenschein und die herbstliche Färbung vieler Bäume für schöne Motive.



FOTO: KARSTEN FUCHS

Das Bild zeigt den Rennsteighirsch 94 1538 mit dem Sonderzug auf der Bergfahrt von Schleusingen zum Bahnhof Rennsteig.

THÜRINGEN

Rennsteighirsch zurück

☐ Vom 1. bis 3. Oktober 2017 fanden nach sechs Jahren die ersten öffentlichen Sonderfahrten der Rennsteigbahn mit 94 1538 zwischen Ilmenau, Bf Rennsteig und Schleusingen statt. Während auf dem Streckenast Ilmenau – Bf Rennsteig nur am Morgen und Abend jeweils eine Fahrt des dampfbespannten Sonderzuges als Ergänzung zum Rennsteigshuttle stattfand, konnte der Rennsteighirsch mit seinem aus zwei Donnerbüchsen und einem DB-Schnellzugwagen gebildeten Zug tagsüber dreimal zwischen Bf Rennsteig und Schleusingen (und zurück) erlebt werden. Der Einsatz von Schnellzugwagen aller Typen der DR bis Schmiedefeld oder als Kurswagen nach Frauenwald war zu Planzeiten nicht ungewöhnlich, ein Wagen der Bundesbahn dürfte aber nicht darunter gewesen sein.



FOTO: STEFAN ALKOFER

Prominent besetztes Podium: Unter anderen diskutierte auch der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann (3. v. r.) mit.

MÜNCHEN

IHK-Gespräch zur Bahnzukunft

☐ Die IHK München und Oberbayern lud am 9. Oktober 2017 zum Verkehrspolitischen Dialog ein. Teilnehmer einer Diskussionsrunde waren dort der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann, der auch einen Impulsvortrag hielt, Klaus-Peter Josel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bayern, Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Transdev GmbH als Vertreter der Privatbahnen, sowie Hans Leister, Inhaber der Zukunftswerkstatt Schienenverkehr, und André Schämmlein, Gründer und Geschäftsführer von „FlixBus". Zu den diskutierten Themen gehörten die Defizite und Ausbaumöglichkeiten des Schienenverkehrs in Bayern, aber auch in Deutschland und unter europäischen Gesichtspunkten.
Beklagt wurde von allen Diskutanten die verschleppte Weiterentwicklung des Schienennetzes, vor allem im Hinblick auf den Ausbau der Elektrifizierung. Ebenso wurde darauf hingewiesen, dass es noch sehr viele, bisher ungenutzte digitale Möglichkeiten gebe, die den Bahnverkehr attraktiver machen könnten.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

■ *Am 14. Oktober 2017 waren beim Thüringer Eisenbahnverein (TEV) in Weimar 242 151 des TEV (im Versuchsanstrich der DR), 242 145 des Erfurter Bahnservice (EBS; wieder in DR-Lackierung), 142 110 des EBS und 211 049 des TEV (v. l. n. r.) zu besichtigen.*

QUO VADIS, SCHIENE?



Stefan Alkofer

Der letzte Verkehrsminister war nicht für Übereifer in Sachen Schienenverkehr bekannt. Sein Steckenpferd war die Pkw-Maut für Ausländer.

Nun sind die Wahlen gelaufen und in der nächsten Regierung wird der Verkehrsminister wahrscheinlich nicht mehr Alexander Dobrindt heißen.

Bei dem Postengeschacher, das derzeit im Rahmen der Jamaica-Verhandlungen läuft, vernimmt man allerdings keinen Ruf nach dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wie es aktuell heißt. Die Beteiligten stecken Claims für das Finanz-, das Innen- und das Außenministerium ab – vielleicht noch für Soziales oder Justiz, und die CSU wird am Ende wieder traditionell das Landwirtschaftsministerium erben.

Gerade von den Grünen würde ich mir wünschen, dass sie den Verkehr für sich proklamieren, um ihn in Deutschland nachhaltig und ökologisch zu gestalten. Auch die Liberalen müssten im Sinne eines starken Wirtschaftsstandorts Deutschland das Ministerium für Mobilität und Warenverkehr geradezu naturgemäß für sich beanspruchen.

Bleibt zu hoffen, dass dieses Ministerium, das einen der größten Etats verwaltet und – aus welchen Gründen auch immer – seit 1949 noch nie von einer Frau geleitet wurde, am Ende nicht wieder bei einem Kandidaten landet, dessen entscheidende Qualifikationen die regionale Herkunft und die Konfessionszugehörigkeit sind oder einem, der schlicht noch einen Posten benötigt.

Das wäre nicht gut für die Schiene und vor allem nicht fürs Land.



FOTO: HENDRIK FLATH

Man möchte 670 002 und Sylvio Köstner allzeit störungsfreie Fahrt, so wie hier am 14. Oktober 2017 in Markersbach, wünschen. Als sogenannte Schnupperfahrt war der Triebwagen von Chemnitz aus ins Erzgebirge aufgebrochen.

SACHSEN

Doppelstöcker im Erzgebirge

☐ Ein für das Erzgebirge absolut untypisches Fahrzeug ist 670 002 von Köstners Schienenbusreisen. Erst seit Frühjahr dieses Jahres ist der exotisch anmutende Triebwagen wieder betriebsfähig und zählt mit seinen 21 Jahren schon zu den Museumsfahrzeugen. Leider zeichnete sich die Baureihe 670 durch Störanfälligkeit aus. Für Flachlandstrecken eignet sich das Fahrzeug durchaus, auf Bergstrecken aber machten die Triebwagen wegen unzureichender Kühlung regelmäßig schlapp. Dieses Schicksal ereilte auch 670 002. Bei seinem Einsatz auf der Strecke Bullay – Traben-Trarbach war das Fahrzeug vor allem bei Ausflüglern extrem beliebt, sorgte aber beim Personal und auch bei Pendlern wegen seiner Störanfälligkeit für Unzufriedenheit. Eine Weiterbeschaffung dieser Baureihe durch die DB AG unterblieb. Allerdings sind heute noch alle sieben produzierten Fahrzeuge erhalten.

ZWISCHENHALT

■ **Eklat bei der DB AG:** Dr. Jürgen Wilder, Vorstandsvorsitzender der DB Cargo AG, steht nicht mehr für den DB-Vorstandsposten „Güterverkehr und Logistik“ zur Verfügung: „Angesichts der aktuellen Diskussionen habe ich mich entschlossen, meine Kandidatur nicht weiter aufrechtzuerhalten. Mit meiner Entscheidung möchte ich dazu beitragen, dass bei der DB Cargo AG inhaltliche Themen wieder in den Vordergrund rücken und nicht mehr durch Personalfragen überlagert werden“, erklärte Wilder am 17. Oktober 2017 in Berlin. Zudem wird Wilder bei der DB AG „im besten Einvernehmen“ Ende Oktober 2017 seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der DB Cargo AG beenden. Wilder war bei den Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat durchgefallen.

■ **Die Fahrpreise im Fernverkehr** der DB AG steigen zum Fahrplanwechsel in der 2. Klasse um durchschnittlich 1,9 und in der 1. Klasse um durchschnittlich 2,9 Prozent. Das kündigte die DB AG am 16. Oktober 2017 an. Deutlich teurer wird die Strecke Berlin – München. Mit Eröffnung der kompletten Neubaustrecke (VDE 8) steigt der Preis in der 2. Klasse um satte 13,6 Prozent.

■ **Fahrgäste der Regionalzüge** Donau-Isar-Express und Fugger-Express können jetzt auch Sitzplätze für ihre Fahrt reservieren.


FOTO: MAIK KOPKE

■ *Nachdem Anfang des Jahres drei schwarze MRCE-185 bei DB Regio in Stuttgart ausgeholfen hatten, kommt nun überraschend die Railpool-185 637 zu Regionalexpress-Ehren. Immerhin ähnelt ihre weiß-gelbe Lackierung in etwa der des zukünftigen Landesdesigns. Auf dem Bild zu sehen ist der RE 19958 von Schwäbisch Hall-Hessental nach Stuttgart Hbf am 18. Oktober 2017.*


FOTO: RAINER STEGER

■ *Am 29. September 2017 war im Preßnitztal Güterzugtag. Dabei fuhr 99 568 mit einem Epoche III- und 99 1590 mit einem Epoche IV-Zug. Highlight war die Beförderung eines historischen Feuerwehrautos. In Erinnerung an den einstigen Güterkunden, die VEB Feuerlöschgerätewerk Jöhstadt, wurde auf einem Flachwagen ein altes Löschfahrzeug auf Basis eines Opel Blitz verladen und in einen der Güterzüge eingestellt. Bis 1967 wurden in Jöhstadt TLF 16 auf IFA-Fahrgestellen gebaut. Danach verlegte man sich auf den Bau von Feuerlöschpumpen, deren Produktion auch nach der Stilllegung des Bahnanschlusses weiter bestand. In der Folgezeit wurden die Spritzen in Bärenstein verladen.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: MAIK KOPKE

☐ Am 25. September 2017 fand im Abstellbahnhof Stuttgart die offizielle Vorstellung der neuen Talent 2-Triebzüge im Landesdesign statt. Mit von der Partie war der Landesminister für Verkehr in Baden-Württemberg. Er stattete den zwölf von insgesamt 16 Neufahrzeugen, die zu einer kleinen Parade aufgestellt worden waren, einen kurzen Besuch ab. Dabei ließ er sich in einem Führerstand die neuen Triebzüge genau erklären. Seit der 38. Kalenderwoche stehen DB Regio alle 16 Fahrzeuge für das „Netz 3b Gäu-Murr" zur Verfügung. Wir wollen von Ihnen wissen, wie der Verkehrsminister heißt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Von Haus zu Haus". Gewonnen haben: Börner, Frank, 89407 Dillingen (Donau); Roggelin, Herbert, 31832 Springe; Weinert, Hans-Joachim, 67742 Heinzenhausen; Lenhart, Friedrich, 42897 Remscheid; Eismann, Matthias, 04178 Leipzig; Winter, Manfred, 94333 Geiselhöring; Hartmann, Roland, 49179 Ostercappeln; Farkas, Alexander, 89567 Sontheim; Joosten, Christian, 47279 Duisburg; Schrobsdorff, Egon, 10555 Berlin; Weis, Klaus, 87509 Immenstadt; Harz, Marco, 23843 Bad Oldesloe; Zimmer, Frederik, 22763 Hamburg; Stein, Marcus, 44143 Dortmund; Öller, Maximilian, 83109 Großkarolinenfeld; Schug, Sascha, 44628 Herne; Weber, Johannes, 83125 Eggstätt; Uhlhorn, Marco, 28237 Bremen; Psathas, Aristidis, 16341 Panketal; Müller, Bianca, 77728 Oppenau-Ramsbach.



FOTO: SASCHA DUWE

Wegen Lokmangels bei DB Cargo kam 155 103 von „Cargo Logistik Rail Service GmbH" vor einem leeren Steinsalz-Zug von Wismar nach Baalberge zum Einsatz. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Köthen passiert GC 69110 auch das vom Abriss bedrohte Stellwerk W1. In Köthen wurde von E-Lok auf Diesellok umgespannt. Dort übernahm eine 232 von DB Cargo diesen Zug.

SACHSEN-ANHALT

Fünf vor Zwölf

☐ Im Sommer 2019 soll mit der umfassenden Modernisierung des Bahnhofs Köthen begonnen werden. Neben der Spurplanbereinigung wird auch ein neues ESTW errichtet, so dass die insgesamt sieben derzeitigen mechanischen und elektromechanischen Stellwerke ihre Daseinsberechtigung verlieren. Insbesondere Stellwerk W1 dürfte zeitnah abgerissen werden, da es teilweise auf einer Straßenunterführung steht, die stark sanierungsbedürftig ist und derzeit eine 30 km/h-La-Stelle in der nördlichen Bahnhofsausfahrt notwendig macht. Dass die noch zahlreich vorhandenen Form-Haupt- und -Vorsignale im Zuge des Umbaus verschwinden beziehungsweise gegen Lichtsignale ausgetauscht werden, versteht sich beinahe von selbst. Das Gleiche gilt für die alten, nicht mehr zeitgemäßen Bahnsteige. Insofern gilt es, das historische Ambiente des ersten deutschen Eisenbahnknotens zu genießen, solange dies noch möglich ist. Eisenbahnfreunden sei ein Besuch dringend empfohlen. Es lohnt sich.

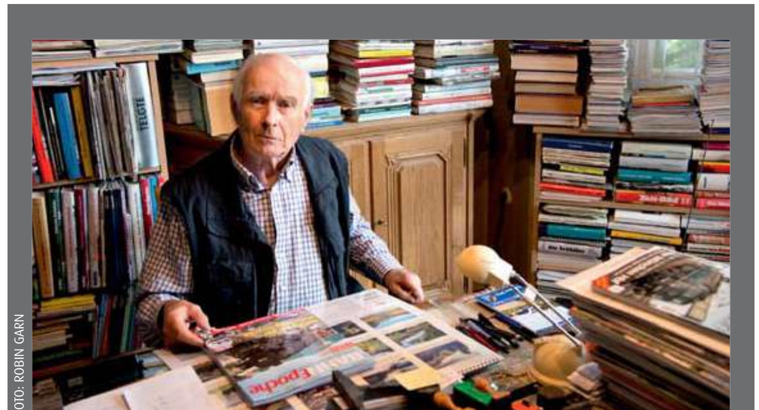


FOTO: ROBIN GARN

■ Trauer um einen großen Meister der Eisenbahnfotografie: Am 18. Oktober 2017 verstarb Ludwig Rotthowe, geboren am 22. Januar 1937, in seiner Geburtsstadt Telgte. Bereits 1952 begann er als Fotografen-Lehrling mit der Eisenbahnfotografie und verstand es, den Schienenverkehr auf meisterhafte und stimmungsvolle Weise abzubilden. Fast immer bezog er dabei Menschen und Umgebung ein. Über den Glanz seiner Lichtbilder hinaus bleibt Ludwig Rotthowe als ein sehr bescheidener und höflicher Mensch unvergessen.



FOTO: FRANK ZARGES

Am Montag, den 2. Oktober 2017, ließ eine Kleingruppe von Enthusiasten noch einmal die DR aufleben. Zwischen Strassgräbchen-Bernsdorf, dem alten Eisenbahnknoten, der noch viel zu bieten hat, und Arnsdorf zog die WFL/Wedler-Franz-Logistik-Lok 52 8131 einen Schotterwagen-Ganzzug mit teilweise bis zu 15 Wagen durch die Lausitz.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) LTE-Netherlands kaufte das EVU ERS-Railways. LTE übernahm auch Loks der Baureihe 189 von ERS, unter anderem die beiden Loks der Baureihe 189, welche Werbung für die Verbindung Poznan – Rotterdam tragen. Während 189 212 an den Fronten neue LTE-Sticker trägt, ist 189 213 noch ohne Logos versehen. Das Bild zeigt LTE-189 213 am 23. September 2017 mit dem Poznan-Shuttle in Gelsenkirchen-Buer Nord.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Der noch vor wenigen Jahren wichtige Bahnknoten Nossen ist heute auf der Schiene im Reiseverkehr nicht mehr erreichbar. 265 013 befährt am 18. September 2017 mit ihrem Ölzug von Rhäsa nach Coswig die Brücke über die Freiberger Mulde in Nossen. Hier befand sich, erkennbar am breiteren Brückenwiderlager im Vordergrund, bis etwa 1975 das Schmalspurgleis der ehemaligen Strecke Nossen – Freital-Potschappel, das im Bild rechts hinter der Brücke von der Normalspur abzweigte, um alsbald die dort befindliche Station Nossen HP zu erreichen, die näher an der Stadt lag als der Nossener Bahnhof.

SACHSEN

Restverkehr

☐ Auf der seit Dezember 2016 vom Verkehrsverbund Großraum-Leipzig und dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) im Reisezugverkehr abbestellten Strecke (Leipzig –) Döbeln – Nossen – Meißen Triebischtal (– Dresden), auf der zu DDR-Zeiten noch Schnellzüge verkehrten, werden heute neben einigen Getreidezügen zum wiedereröffneten Anschluss in Starbach (ehemalige Strecke Riesa – Nossen) mehrmals täglich Ölzüge zum Tanklager Rhäsa (ebenfalls an der Strecke Riesa – Nossen) gefahren, die derzeit allesamt von DB Cargo, meist mit der Baureihe 265, abgewickelt werden. Die meisten Züge auf der seit einem Jahr von der „Riesa-Nossener-Eisenbahncompagnie“ betriebenen Strecke verkehren derzeit allerdings in der Nacht oder am späten Abend. Lediglich ein morgendlicher Zug (Nossen ab zirka 11 Uhr, Meißen an etwa 12.30 Uhr), verkehrt bei Tageslicht in Richtung Coswig, wo auf E-Lok umgespannt wird. Die langen Fahrzeiten resultieren aus der Tatsache, dass der Fahrdienstleiter mit dem Pkw neben dem Zug her fährt, um in den Zwischenstationen die Signale und Schranken zu bedienen.



FOTO: FELIX SERAPHIN



FOTO: HENDRIK FLATH

■ *Die Eisenbahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH schickte am 14. Oktober 2017 die Loks 86 1333 und 112 565 auf die Reise von Chemnitz ins tschechische Karlovy Vary (Karlsbad). Nahe Horni Blatna (Bergstadt Platten) hat der DPE 95995 den Erzgebirgskamm auf etwa 870 Metern Höhe beinahe erreicht. Bis zum Scheitelpunkt der Strecke auf stolzen 915 Metern über dem Meer liegen noch knapp vier Kilometer. Im Hintergrund grüßt der 1019 Meter hohe Auersberg. Die an den Ufern der Tepla und Eger gelegene Bäderstadt war erstmals nach 25 Jahren wieder das Ziel einer Lok der Baureihe 86. Im Jahr 1992 war es 86 1001, die über den Erzgebirgskamm nach Tschechien fuhr.*



FOTO: ALEXANDER HERTEL

■ 772312 und 972771 wurden als DLr-G 24129 am 27. September 2017 von Schwarzenberg nach Adorf überführt. Hier ist das Gespann auf der Syratalbrücke in Plauen/V. zu sehen.



■ Aus zwölf Loks der Baureihe 143 bestand ein Lokzug, der am 28. September 2017 als 62751 von Rostock-Seehafen nach Niederau in Sachsen fuhr. Geführt wurde der Zug von 143 364, welche mit 143 893 und 850 nach Dresden-Altstadt fuhr. Dort wurden diese an DB Regio zurückgegeben. Zuvor waren sie für DB Cargo im Einsatz. Die übrigen Loks waren 143 972, 952, 857, 831, 285, 366, 324, 315 und 308. Ihre Fahrt endete in Niederau beim Stillstandsmanagement der DB AG.



FOTO: DIRK HÖLLERHAGE

■ Lok „Plettenberg" war Anfang Oktober zu Gast in ihrem sauerländischen Heimatort gleichen Namens und fuhr auf der Märkischen Museums-Eisenbahn (MME) in Hüinghausen.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Der VT08 mit einem Schülerzug am 21. September bei Offenhausen.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Leih-Tw im Schwabenland

☐ Seit Schuljahresbeginn im September ist der VT08 der Staudenverkehrs–Gesellschaft (SVG) im Mieteinsatz bei der Schwäbischen Albbahn (SAB) und wickelt dort zusammen mit einem DBAG-628 die werktäglichen Schülerverkehre zwischen Schelklingen, Münsingen und Kleinengstingen im Auftrag der „RAB DB ZUG-BUS Alb-Bodensee" ab. Hintergrund ist, dass die SAB, die vor einigen Jahren eingerichteten und seitdem mit 628 betriebenen Schülerverkehre seit diesem Schuljahr als Subunternehmer für die DBAG/RAB betreibt. Da die eigenen baugleichen VT vom Typ NE81, die von der HZL stammen, derzeit noch nicht einsatzfähig sind, hilft für voraussichtlich zwei Monate die SVG mit ihrem ursprünglich von der Regentalbahn stammenden VT08 samt Steuerwagen aus.

ZEITREISE

Nördlich von Bautzen



FOTO: KARL-HEINZ SIEBKE

Bei einer Rangierpause im Bahnhof Neschwitz (Sachs) entstand am 29. September diese Aufnahme von 52 8056.



FOTO: ANDRÉ MARKS

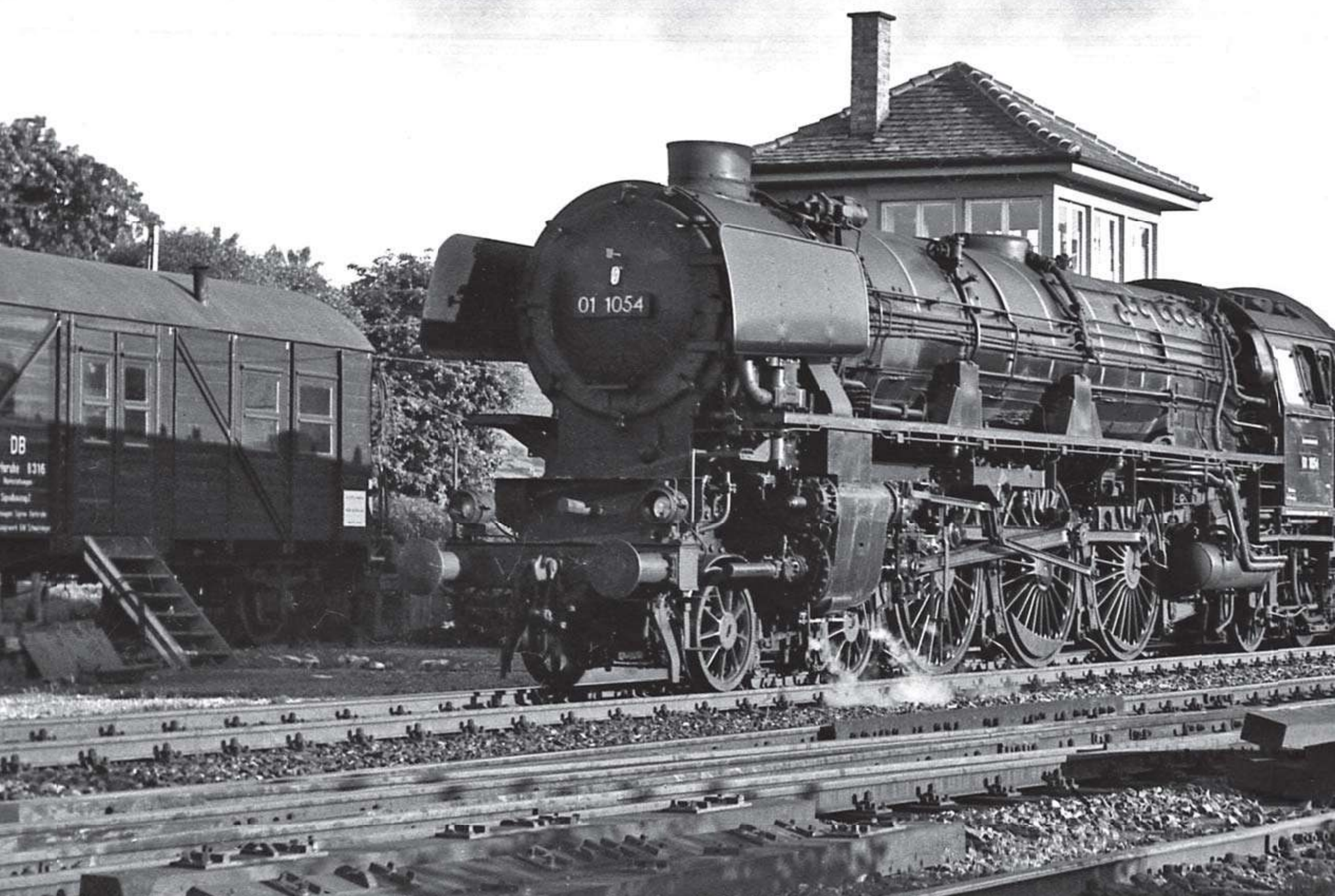
Die alten Bahnhofslaternen beweisen, dass es sich tatsächlich um denselben Aufnahmeort handelt.

■ Nördlich von Bautzen und Löbau gab es bis in die 1880er-Jahre keine Eisenbahn. Später entstand dort zunächst eine regelspurige Staatsbahnstrecke von Bautzen nach Königswartha. Eine Verlängerung der am 2. Dezember 1890 eingeweihten Linie nach Preußen war von Anfang an einkalkuliert, zog sich aber fast 20 Jahre hin. Erst im Oktober 1908 ging auf damals preußischem Territorium die Fortsetzung bis Hoyerswerda in Betrieb. Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand eine Neubaustrecke von Königswartha nach Knappenrode, der Verkehr nach Hoyerswerda endete dagegen 1968. Auf der Strecke Bautzen – Knappenrode fuhren in den 1980er-Jahren noch D-Züge bis nach Berlin und es herrschte Güterverkehr, wie das Foto von 1986 vom Bahnhof Neschwitz zeigt. Gut drei Jahrzehnte später erinnern nur noch leerstehende Gebäude an die Eisenbahnvergangenheit des Ortes. Die Gleise von Bautzen bis fast Knappenrode fehlen seit mehr als einem Jahrzehnt. Mehr über die Eisenbahnen zwischen Dresden und der Oberlausitz zeigt das neu bei der VGBahn erschienene Buch: „Schienenwege gestern und heute – Zeitreise durch Ost-Sachsen", Bestell-Nr. 581702, ISBN: 978-3-8375-1863-4.

Die „Badische Hauptbahn“ von Karlsruhe nach Basel

Von Beginn an die wichtigste Strecke im Südwesten: Ab 1855 konnte man durch das Oberrheintal nach Basel fahren. Bald prägten hochwertigste, schnelle Reise-, aber auch zahlreiche Güterzüge die überwiegend geradlinig trassierte Magistrale.

Rennstrecke



Als 1831 der Dekan und Abgeordnete Gottlieb Bernhard Fecht einen Vortrag über den „Siegeszug der Stephensonschen Lokomotive" der „Liverpool-Manchester-Eisenbahn" hielt und der Meinung war, dass dieses neue Verkehrsmittel rasch auch in Baden seinen Einzug halten sollte, stand er mit seinen Ansichten fast allein da. Einer der wenigen, die sich für ihn einsetzten, war der Freiburger Historiker Karl von Rotteck (1775 bis 1840). Das Licht ging der bis dahin noch zu keinen Eisenbahn-Beschlüssen fähigen Regierung im Großherzogtum Baden erst auf, als 1837 eine Eisenbahn durch das benachbarte Elsass von Straßburg nach Basel projektiert wurde. Nun konnte alles gar nicht schnell genug gehen. Schon im März 1838 wurde das „Grundlegende Eisenbahngesetz" im Landtag verabschiedet.


FOTO: SLG. GERHARD GRESS

In Baden wurde bis 1888 links gefahren. Doch nicht nur das: Die Dampflok auf dem Gemälde von 1855 durchfährt den Tunnel am Isteiner Klotz noch auf 1600 Millimeter breiten Gleisen.

Am 12. September 1840 eröffnete man in Baden die erste Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg. Es folgten Mannheim – Karlsruhe im Jahr 1843, Karlsruhe – Offenburg sowie Oos – Baden ein Jahr später, Appenweier – Kehl und Offenburg – Freiburg (1845), Freiburg – Efringen (1848) und Efringen – Haltingen (1851). Basel wurde 1855 erreicht. Das Streckennetz umfasste nun 290 Kilometer, wovon 273 zweigleisig ausgebaut waren. Aber die „Badische Hauptbahn" führte noch weiter: Als eingleisige „Hochrheinstrecke" folgten die Eröffnungen am 4. Februar 1856 nach Säckingen, am 30. Oktober 1856 nach Waldshut und 1863 die Verlängerung bis Konstanz. Die Kilometrierung von Mannheim an den Bodensee via Hochrhein ist bis heute durchgehend abgesteckt und die alte badische Hauptbahn mit 412,7 Kilometern die längste Strecke im Netz der Deutschen Bahn AG. Ab 1863 verkehrten täglich zwei Schnellzugpaare auf ihr. In Waldshut nahm man 1859 die erste deutsche Eisenbahn-Rheinbrücke im Verlauf der internationalen Bahnstrecke Turgi – Koblenz/CH – Waldshut als „Pforte Deutschlands in die Schweiz und nach Italien" in Betrieb. Ihre herausragende Bedeutung verlor sie jedoch, als 1873 die Basler Verbindungsbahn eröffnet und der internationale Fernverkehr dorthin verlegt wurde. Die Waldshuter Rheinbrücke überstand mit Glück den Zweiten Weltkrieg und ist bis heute original erhalten.


FOTO: GERHARD GRESS

Mit einem internationalen Schnellzug verlässt 01 1054 am 27. Mai 1954 Müllheim (Baden) in Richtung Freiburg. Ihr Neubaukessel ist noch nicht einmal einen Monat alt.

Kaum gab es eine Eisenbahn, erkannten findige Militärs ihren Nutzen zum Transport von Truppen und Kanonen. Nach Ausbruch der Februarrevolution 1848 in Paris sprang der aufrührerische Funke zunächst auf Baden und schließlich auf den ganzen Deutschen Bund über. Die Gleise der Badischen Hauptbahn reichten 1847 fast bis Schliengen südlich von Freiburg. Dorthin



Die Rheinbrücke in Basel wurde von 1959 bis 1961 erneuert. Im Oktober 1960 befährt eine E 10 mit dem F 9 in Richtung Freiburg das Bauwerk.

wurden im April 1848, erstmals per Bahn, badische und preußische Truppen verlegt, die bei Kandern die überraschten Revolutionsführer Hecker und Struve mit ihren Freischärlern abfangen konnten. Ohne Eisenbahn hätte die Revolution durchaus einen anderen Verlauf nehmen können.

Bei der Wahl der Spurweite unterlief den Badenern jedoch ein kapitaler Fehler, der bald mit großem Kostenaufwand revidiert werden musste. Es ist heute nicht mehr nachzuvollziehen, warum man sich in Baden für 1600 Millimeter entschied

Breitspur und Linksverkehr bestimmten den Anfang

(5 1/3 badische Fuß). Insgesamt 66 Lokomotiven und Tender, 1133 Wagen, 79 Kilometer eingleisiger und 203 Kilometer zweigleisiger Strecken mussten umgespurt werden. Im Mai 1854 wurde mit dem Gewaltakt begonnen, knapp ein Jahr später, am 15. April 1855, konnte er beendet werden. Eine weitere große Umbaumaßnahme von Weichen und Signalen wurde durchgeführt, als man 1888 den Links- auf Rechtsverkehr umstellte.

Um 1900 war die Badische Hauptbahn längst zu einer der wichtigsten Magistralen



Etwa vier Kilometer nördlich liegt Weil am Rhein: Ein VT 08.5 durchfährt am 27. Mai 1954 den Bahnhof in Richtung Basel, daneben steht ET 25 016 als Personenzug nach Müllheim. Der Güterzug aus Italien mit FS-Spitzdachwagen wird von einer Freiburger 50 befördert.

Deutschlands geworden. Inzwischen hatten sich auf ihrer gesamten Länge Bahnhöfe zu Knotenpunkten entwickelt, welche die Staatsbahn kontinuierlich ausbaute. Neue Empfangsgebäude wurden in Karlsruhe und Basel (Bad Bf) errichtet, Freiburg

Badische Hauptbahn mit starkem Verkehr

musste wegen des Ersten Weltkriegs zurückgestellt werden. Neue Güter- und Rangierbahnhöfe entstanden in Karlsruhe, Mannheim, Basel, Freiburg und Heidelberg. Nicht zuletzt der scharfe Wettbewerb mit der linksrheinischen Elsässischen Bahn führte zur Entwicklung und Beschaffung starker und schneller Lokomotiven, deren Höhepunkt und Abschluss die Gattung VIh (Baureihe 18.3) bildete.

Die während des Ersten Weltkriegs überforderten deutschen Länderbahnen waren 1918 in jeder Hinsicht am Ende, auch die Badische Staatsbahn. Daher vereinten sich alle Länderbahnen und gründeten 1920 die Reichseisenbahnen, aus der schließlich 1924 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) hervorging.

Nach Aufhebung der von Februar 1923 bis August 1924 dauernden Besetzung der Bahnhöfe Offenburg und Appenweier durch französische Truppen und der Erholung der wirtschaftlichen Lage in Deutschland fand die Hauptbahn zu alter Bedeutung zurück. Von 1928 bis 1939 verkehrte hier neben vielen anderen hochwertigen Zügen der „Rheingold“, von Offenburger 18.3 und ab Mitte der 30er-Jahre von 01-Einheitsloks befördert. Einbezogen wurde die nunmehrige Rheintalbahn auch in das Netz der Schnelltriebwagen, welche bis Basel verkehrten. Auch die Wirtschaftlichkeit einer Elektrifizierung der Strecke war nachgewiesen, aber das „ad acta“ kam 1933 von militärischer Seite: Die Bahn lag zu nah an der Grenze zu Frankreich.

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kam es zu Einschränkungen des Bahnverkehrs südlich von Freiburg und zu dessen Einstellung (bis Juli 1940) zwischen Schliengen und Basel wegen der unmittelbaren Nähe zum Rhein. Ab Sommer 1944 bedrohten die alliierten Luftangriffe den Bahnbetrieb entlang der gesamten Hauptbahn massiv und brachten ihn bis Mai 1945 durch die weitgehende Zerstörung von Brücken und Bahnanlagen fast vollständig zum Erliegen.

Am 5. Juni 1945 beschlossen die Alliierten die Einrichtung der ursprünglich nicht vorgesehenen französischen Besatzungszone in den südwestdeutschen Gebieten, in die deshalb ab dem 10. Juli französische Truppen einrückten. Der Grenzverlauf durchschnitt die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Rastatt. Der nördliche Teil lag in der US-, der südliche in der französischen Zone. Die Oberaufsicht hatte dort das „Detachement d'Occuppation des Chemins de Fer Français“. Das 1946 als Reparation demontierte zweite Gleis zwischen Offenburg und Denzlingen (nördlich von Freiburg) wurde bis 1950 wieder verlegt, denn damals übertraf das Verkehrsaufkommen auf der Rheintalbahn bereits das des Jahres 1938. Ab 1947 verwalteten die Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) die staatlichen Eisenbahnen in den Ländern der fran-



Bw Haltingen am 28. Oktober 1968: Zur späten Modellbahn-Epoche III gehören nicht nur die Lok 57 2546 samt Hilfszugwagen, sondern auch die Maschinen 50 1858, E 10 426 und 191 102.



FOTOS (4): GERHARD GRESS

Weiter in nördlicher Richtung: Während einer Messfahrt verlassen die Gasturbinen-VT 602 002 und 003 (mit Bremslok 103 003) am 14. Juni 1973 Freiburg Hbf in Richtung Offenburg.



Nachtzug nach Basel: VT 10 551 durchfährt am 24. Juni 1954 als Ft 50 „Komet" frühmorgens Offenburg ohne Halt. Der Zug hat Hamburg-Altona um 20.12 Uhr verlassen und wird Basel um 8.06 Uhr erreichen. Der 1953 gebaute Triebzug in Aluminium-Leichtbauweise war damals mit dem Speisewagen zu einer achtteiligen Garnitur ergänzt worden.

FOTO: CARL BELLINGRODT/EISENBAHNSTIFTUNG

zösischen Zone. Nach ihrer Gründung Im September 1949 übernahm die Deutsche Bundesbahn schrittweise die Dienststellen, so dass die SWDE zum 1. Juni 1952 aufgelöst werden konnte. Damit unterstand die alte Badische Hauptbahn beziehungsweise Rheintalbahn wieder einer einheitlichen Betriebsführung, auf der nun fast alle Triebfahrzeuge der Bundesbahn mit Rang und Namen zum Einsatz kamen. Den Anfang machten die berühmten Vorkriegs-SVT, bald gefolgt von den Neubautriebzügen VT 08.5 und später von den VT 11.5 im TEE-Dienst.

Alles, was Rang und Namen hatte

Die Elektrifizierung der Rheintalbahn war jedoch nicht in Vergessenheit geraten. Trotz klammer Kassen stellte der damalige badische Staatspräsident Theo Wohleb in Freiburg der DB zu Beginn der 50er-Jahre zwei Kredite für Elektrifizierungen im Raum Basel/Lörrach/Weil und einen dritten für den Abschnitt Basel – Efringen-Kirchen (eröffnet am 18. Mai 1952) zur Verfügung. Die Schweiz zog mit einem Kredit von 140 Millionen Franken nach, welche für die Vollelektrifizierung bis Karlsruhe verwendet wurden. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes zwischen Freiburg und Karlsruhe erfolgte in Etappen von 1955 bis 1957, Mannheim wurde am 1. Juni 1958 erreicht. Die Zeit der Heidelberger E 10 war angebrochen. □ *Gerhard Greß/abp*



FOTO: DLA DARMSTADT (HUBERT)/EISENBAHNSTIFTUNG

Die als Versuchslok des BZA Minden bekannt gewordene 18 318 bespannte während ihrer Offenburger Zeit auch den renommierten „Rheingold". Im Jahr 1930 durchfährt dieser Zug, aus sechs Salon- und zwei Packwagen bestehend, den Bahnhof Baden-Oos (damals Baden West).



FOTOS (2): MATTHIAS DERSCH

International: SBB-421 395 bespannte mit einer Schwesterlok am 6. September 2016 einen Novelis-Aluminiumzug Richtung Basel bei Auggen.

Verspätung beim Engpass

Der spektakuläre Tunneleinbruch bei Rastatt am 12. August machte deutlich, wie schlecht es um den Ausbau des Schienennetzes hierzulande steht.

Bis zu 180 Güterzüge nutzen diese Route im Rheintal täglich. Vor allem für den Warenverkehr von und zu den großen Häfen in Rotterdam und Genua ist diese Verbindung durch das Rheintal von überragender Bedeutung und die Notwendigkeit ihres Ausbaus schon seit Jahrzehnten unstrittig. Der bekannte Eisenbahn-Journalist Ralf Roman Rossberg erinnerte in einem Beitrag für die Neue Zürcher Zeitung anlässlich des Rastätter Unglücks daran, dass schon das „Ausbauprogramm für das Netz der DB" von Ende 1970 die Notwendigkeit einer „Ergänzungsstrecke" mit einem dritten und vierten Gleis vorgesehen habe.

Ein Vierteljahrhundert später beschloss die Schweiz in ihrem Programm „Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)" den Bau des Gotthard- und des Lötschbergbasistunnels. Gleichzeitig sagte die Bundesrepublik den Ausbau der wichtigen Zulaufstrecke von Mannheim bis Basel zu.

Die Schweizer haben ihr Soll fast erfüllt, eröffneten im vergangenen Jahr den Gotthard- sowie schon vor zehn Jahren den Lötschbergbasistunnel und werden im Jahr 2020 nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels auf der Gotthard-Achse weit über 20 Milliarden Schweizer Franken in eine Verbesserung des Schienenverkehrs durch die Alpen investiert haben.

Und in Deutschland? Schneckentempo. Der endgültige viergleisige Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel ist derzeit für das Jahr 2041 avisiert! Für zahlreiche Abschnitte dieser so bedeutenden Strecke haben noch nicht einmal die konkreten Planungen begonnen. Deshalb musste sich Bundeskanzlerin Angela Merkel anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im vergangenen Jahr kritische Töne aus der Schweiz gefallen lassen. Bei ihrer Rede bekannte die Kanzlerin, dass das Herz da, aber die Aorta nicht fertig sei und es auch ein Stück deutsche Aorta gebe, und räumte ein, „dass wir noch Aufgaben zu erledigen haben."

Am 12. August erlebte die noch nicht einmal fertiggestellte Aorta bereits ihren ersten Infarkt mit weitreichenden Konsequenzen: Reisende mussten in Busse um-



Vor der Kulisse des Schwarzwaldes legen sich am 7. Juni 2017 DE 668 und DE 669 der HGK bei Kollmarsreute mit einem nordwärts fahrenden Kesselwagenzug in die Kurve.



Links ist die Einfahrt zum Katzenbergtunnel zu sehen, in dem die Strecke geradlinig verläuft, während die Altstrecke sich rechts windet.



FOTOS (2): DBAG

Tunnelvortrieb mit Bohrmaschinen in Rastatt. Auf der Rheintalstrecke werden künftig auch Tunnel zu finden sein, die keinen Berg bezwingen.

steigen, Güterzüge über kaum geeignete Routen aufwendig umgeleitet werden. Spediteure suchten für ihre Waren alternative Transportwege, oftmals auf der Straße.

Dem viergleisigen Ausbau der deutschen Zulaufstrecke zwischen Karlsruhe und Basel als Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) wird auch in Brüssel höchste Wichtigkeit beigemessen. Die Planungen sehen vor, die Bestandsstrecke zu ertüchtigen und eine zusätzliche zweigleisige Neubaustrecke zu schaffen. Abschnittsweise sollen Geschwindigkeiten von 250 km/h

Nadelöhr des europäischen Güterverkehrs

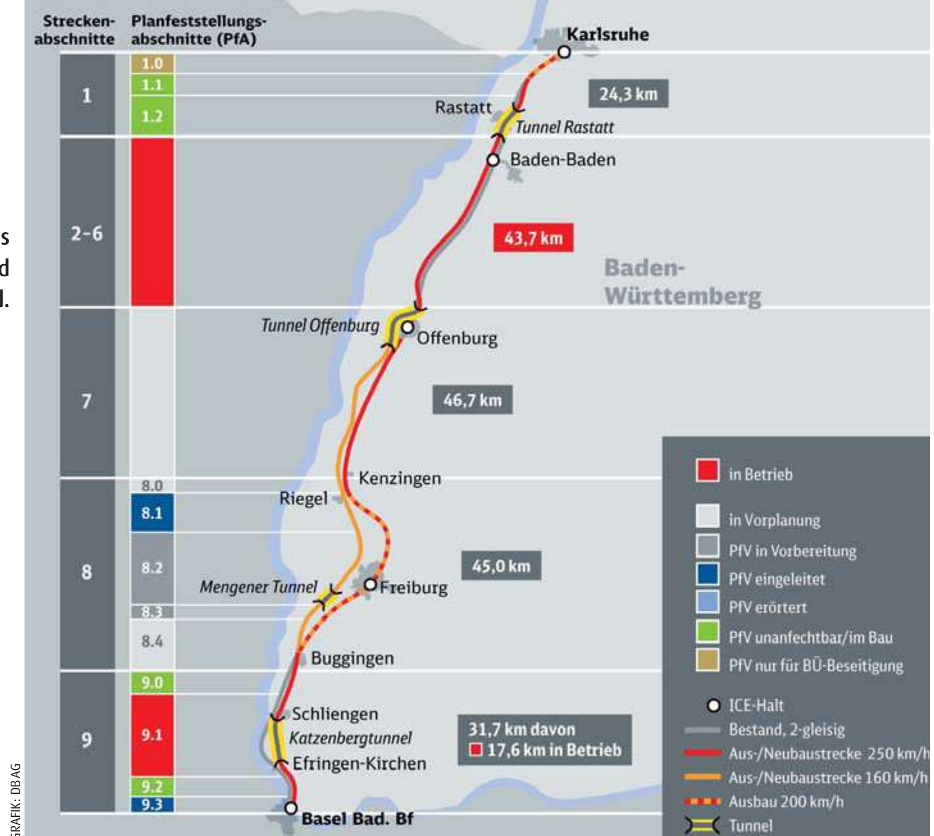
möglich sein. Der viergleisige Ausbau parallel zur Bestandsstrecke ist nicht an allen Stellen möglich und auch nicht sinnvoll, da die Altstrecke gebaut wurde, als der Rhein an vielen Stellen weder begradigt noch reguliert war. Die Trasse musste deshalb Mitte des 19. Jahrhunderts im südlichsten Abschnitt höhergelegt werden, da sie sich sonst in Überflutungsregionen befunden hätte. Beim bedeutend späteren Bau der Autobahn A 5 war das nicht mehr nötig. Die Folge für die Bahn war ein kurvenreicher Verlauf, der dort heute die Höchstgeschwindigkeit stark limitiert. Die Neubaustrecke umgeht auch in weitem Bogen Freiburg und dient dort in erster Linie als Umfahrungsstrecke für den Güterverkehr.

Der viergleisige Ausbau der 182 Kilometer langen Rheintalstrecke ist derzeit zu



FOTOS (2): MATTHIAS DERSCH

185 521 der HGK führte am 7. Juni 2016 einen der wenigen Güterzüge über die alte Rheintalstrecke am Isteiner Klotz in Richtung Basel.



Die Grafik zeigt die einzelnen Bauabschnitte des viergleisigen Ausbaus der Rheintalstrecke und den aktuellen Realisierungsstand.

etwa einem Drittel realisiert: im nördlichen Abschnitt auf 44 Kilometern zwischen Rastatt-Süd und Offenburg sowie im Süden kurz vor der Schweizer Grenze auf 17,6 Kilometern vor und nach dem 9,4 Kilometer langen Katzenbergtunnel.

An einigen Stellen wie etwa am Tunnel Rastatt wird derzeit gebaut, für manchen Abschnitt gilt jedoch der Projektzustand „Vorplanung". Dort ist noch nicht einmal ein sogenanntes Planfeststellungverfahren eingeleitet. Derartige Prozedere können sich in die Länge ziehen, so dass eine seriöse Aussage über die endgültige Fertigstellung des Ausbaus kaum möglich ist.

Dass es auch zunehmend schwierig sei, eine Linienführung zu finden, „gegen die sich nicht umgehend Widerstände von Anliegern, aber auch Natur- und Umweltschützern erheben", betonte Rossberg in seinem NZZ-Beitrag ebenfalls. Vor zehn Jahren sei der Ausbau bei Offenburg von 172 000 Einsprüchen schon einmal ausgebremst worden. Konsequenz des Schlamassels sind teure und zeitverzögernde Planungsänderungen und Tunnelstrecken, die unter anderem dem Lärmschutz dienen, wie etwa in Rastatt oder Offenburg.

Aber nicht nur Einsprüche seitens der Bevölkerung sind schuld am schleppenden Ausbau. Häufig liegt es am fehlenden politischen Willen oder schlicht und einfach am Geldmangel. So gebe es, laut Rossberg, seit 1998 eine Baubewilligung für den Abschnitt Karlsruhe – Rastatt Süd, jedoch erst seit 2012 stehe die Finanzierung.

Geduld ist gefragt in Deutschlands Südwesten. □ *Stefan Alkofer*

Weinbauland Rheintal: Am 3. Juli 2017 durcheilt ICE 100 von Basel SBB nach Dortmund Hbf die Ebene bei Kenzingen.

Berlin und seine Verkehrswege

Dieses Werk führt Sie mit 520 seltenen, meist unveröffentlichten Fotografien und Abbildungen vor allem durch die schwierigen Vor- und Nachkriegsjahre sowie die Zeit der Teilung bis in die Wendezeit (1989/90). Dem bekannten Freiburger Redakteur und VGB-Bestsellerautor Gerhard Greß ist hier wieder ein großartiges Buch gelungen, in dem sich das von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert widerspiegelt.
248 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, rund 520 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581734 | € 39,95



★ ★ ★ ★ ★ *Als gebürtiger Berliner habe ich ein derartiges Buch schon lange gesucht, das einen umfassenden Überblick über die Eisenbahngeschichte der Stadt gibt und auch die stadtgeschichtlichen Bedingungen berücksichtigt!*
Herr Lücker aus Berlin



NEU



Aus unserer Erfolgsreihe



Freiburg und seine Verkehrswege

232 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 200 Farb- und Schwarzweißfotos, farbige Streckenkarte
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



Hamburg und seine Verkehrswege

208 Seiten l ca. 440 Abbildungen
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



Dresden und seine Verkehrswege

144 Seiten l ca. 250 Abbildungen
Best.-Nr. 581514 | € 24,95



Chemnitz und seine Verkehrswege

208 Seiten l ca. 400 Abbildungen
Best.-Nr. 581631 | € 34,95



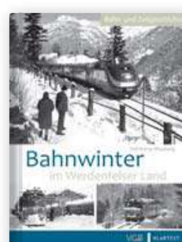
Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn

264 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 450 Farb- und Schwarzweißfotos, farbige Streckenkarte
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



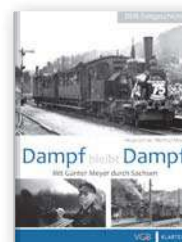
Hamburg und die Eisenbahn 1964–1973

256 Seiten l ca. 320 Abbildungen
Best.-Nr. 581605 | € 34,95



Bahnwinter im Werdenfelser Land

144 Seiten l ca. 200 Abbildungen
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



Dampf bleibt Dampf

144 Seiten l ca. 450 Abbildungen
Best.-Nr. 581632 | € 29,95

NEUHEITEN AUS DEM UMFANGREICHEN VGB-BUCHPROGRAMM

SCHIENENWEGE GESTERN UND HEUTE

Fotografische Zeitreisen in der jeweiligen Region: jeweils 144 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos



★ ★ ★ ★ ★ *Die Bildzeilen sind journalistische Meisterwerke: In wenigen Zeilen wird den Lesern nicht nur beschrieben, was sie auf den Fotos sehen, sondern auch der zweite und dritte Blick geschenkt. Was hat sich verändert in wenigen Jahrzehnten? Wohin geht – buchstäblich – die Reise?*

Paul-Josef Raue
(Chefredakteur, Thüringer Allgemeine)



Zeitreise durch Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe Schienenwege durch die Zeit präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und die heutige Situation nachgestellt.

Best.-Nr. 581702 | € 29,95



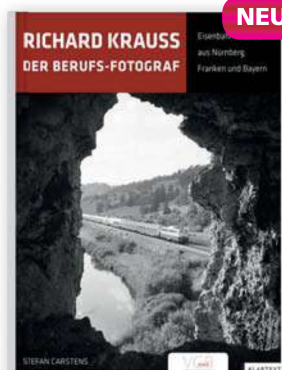
Zeitreise durch Berlin

Best.-Nr. 581701 | € 29,95

Erscheint Dezember 2017



KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG



Richard Krauss – Der Berufs-Fotograf

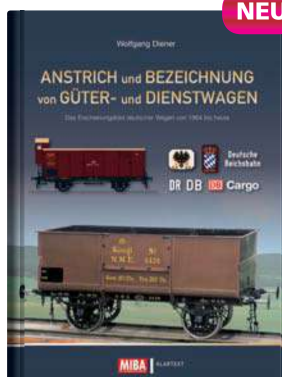
Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern

Richard Krauss war ein Nürnberger Industrie- und Werbefotograf mit einem Faible für die Eisenbahn. In seinen Bildern legte er den Fokus nicht nur auf eine möglichst perfekte Präsentation der Loks und Züge, sondern er inszenierte sie oft mit Statisten aus dem Familien- und Freundeskreis.

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 280 historische Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581732 | € 29,95

DAS STANDARDWERK JETZT KOMPLETT



Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen

Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen widmet sich den Güter- und Bahndienstwagen: Anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen betrachtet Wolfgang Diener lückenlos die staatlichen Eisenbahnen der Länder ab 1864, die ehemaligen, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG. Die Gattungszeichen der Güter- und Dienstwagen werden dargestellt, Güterwagen mit den typischen Anschriften gezeigt und die gebräuchlichen Anschriften tabellarisch aufgelistet. Ein Standardwerk, das in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen darf.

272 Seiten, 21,5 x 29,2 cm, ca. 300 Fotos und Zeichnungen

Best.-Nr. 15088138 | € 39,95

LEGENDÄRER EISENBAHNKNOTEN



Mythos Ostkreuz

Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens – 1842 bis heute

Das Buch zeigt viele verschiedene historische Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz und den damit verbundenen Nachbarbahnhöfen und Bahnen, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Es dokumentiert anhand von Bildern, Luftbildern, Plänen und Karten sowie mit einordnenden Texten und mit erläuternden Bildunterschriften die Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung in diesem Teil des Berliner Ostens.

224 Seiten, Format 29,4 x 24,4 cm, Hardcover, ca. 400 Farb- und historische Schwarzweißfotos, großformatiger Gleisplan als lose Beilage

Best.-Nr. 581731 | € 29,95

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



Wer hat die Nase vorn? Zwar wird das neue Unternehmen in Paris seinen Sitz haben, die Mehrheit hält jedoch Siemens.

Es ist die Nachricht des Jahres in der Bahnindustrie: Die beiden europäischen Großkonzerne Siemens und Alstom wollen ihre Bahnsparten fusionieren.

TGV oder ICE?

Als Alstom vor wenigen Jahren seine Energiesparte veräußerte und der deutsche Elektroriese Siemens Interesse zeigte, legte der französische Staat, der rund 20 Prozent an Alstom hielt, sein Veto ein. Beobachter hatten den Eindruck: Alle, außer Siemens, durften ran. Am Ende landete die Energiesparte beim US-Giganten General Electric.

Und jetzt? Alles anders. Der neue französische Präsident Emmanuel Macron offeriere seine stolze Eisenbahnindustrie auf dem Silbertablett der deutschen Kanzlerin, lauteten einige Kommentare. Seit Macron ist Frankreich „en marche". Dass Staatspräsident Macron mit seiner Offensive Hintergedanken hegt, ist anzunehmen. Er erwartet von Deutschland einige hierzulande schwer vermittelbare Zugeständnisse vor allem bezüglich der europäischen Finanzpolitik. Das sind jedoch nur mittelbare Planspiele bei dieser Megafusion.

Der Alstom-Konzern ist angeschlagen und der Verkauf der Energiesparte vor wenigen Jahren erfolgte nicht ohne Not.

Unabhängig davon gilt für beide Bahnkonzerne jedoch, dass sie zwar auf dem europäischen Markt jeweils eine bedeutende Rolle spielen, auf dem Weltmarkt jedoch als Einzelkämpfer unter „ferner liefen" rangieren. Vor allem der chinesische Megakonzern CRRC macht den Europäern Sorgen. Knapp 40 Milliarden Dollar Jahresumsatz und beinahe 200 000 Mitarbeiter machen CRRC zum Weltmarktführer. Konnten vor wenigen Jahren Alstom und Siemens noch Hochgeschwindigkeitszüge ins Reich der Mitte verkaufen, bauen die Chinesen ihre Züge für das weltweit größte Hochgeschwindigkeitsnetz inzwischen selbst, und es ist nur mehr eine Frage der Zeit, wann CRRC den europäischen Markt angreift.

Selbst nach der Fusion kämen die beiden Europäer nur auf einen Jahresumsatz

von zirka 15,3 Milliarden Euro und wären noch nicht einmal halb so groß wie CRRC. Auf dem Weltmarkt zählt jedoch Größe und so erscheint ein Zusammengehen der beiden Europäer sinnvoll.

Immer wieder gepriesen wurde in den vergangenen Tagen in diesem Zusammenhang die erfolgreiche Airbus-Group, die bis vor kurzem noch unter EADS bekannt war. Auch hier fusionierten im Wesentlichen die deutsche und französische Luftfahrtindustrie, um die erfolgreiche Airbus-Familie auf dem Flugzeug-Weltmarkt zu etablieren. Heute wird dabei gerne vergessen, dass an der Airbus-Group auch Spanien beteiligt ist und dass in den Jahren seit dem Start des ersten Airbus die Zusammenarbeit zwischen den Nationen nicht immer reibungslos war. Das begann bei Streitigkeiten um den Vorsitz des Unternehmens und endete bei Auseinandersetzungen um die Standorte für die Endproduktion.

Noch herrscht große Harmonie

Auch die Fusion der Bahnkonzerne ist davor nicht gefeit. Fest steht bisher nur, dass Siemens den Mehrheitsanteil besitzen soll, was Frankreich mit dem offiziellen Unternehmenssitz in Paris und dem Posten des CEO versüßt werden soll.

Über die künftige Produktentwicklung gab es bisher noch keine belastbaren Aussagen: Wird es weiterhin zwei verschiedene Familien von Hochgeschwindigkeitszügen wie TGV und ICE im Programm geben? Werden weiterhin Triebzugprogramme wie Coradia und Desiro nebeneinander existieren oder Lokomotivplattformen wie Vectron und Prima? Auch zu den Perspektiven der Produktionsstandorte in Deutschland und Frankreich war noch nichts zu vernehmen. Allerdings plant man bereits mit Einspareffekten von 470 Millionen Euro jährlich durch Synergiewirkungen. Bleibt zu hoffen, dass diese nicht im Wesentlichen auf eingespartem Personal beruhen werden. Während deutsche Gewerkschafter die Fusion tendenziell begrüßen, wurden in Frankreich auch Stimmen laut, die den Ausverkauf der französischen Bahnindustrie befürchten.

Die europäische Bahnindustrie ist auf jeden Fall „en marche“. □ *Stefan Alkofer*



Man hat den Eindruck, dass sich die Vectron-Lokomotiven aus dem Hause Siemens auf dem europäischen Markt derzeit wie geschnitten Brot verkaufen. Ob das Auswirkungen auf den …



FOTOS (2): ANDREAS DOLLINGER

… Bau der Prima-Reihe aus dem Hause Alstom hat, wird sich in den nächsten Jahren zeigen. Auch die Prima hat sich weltweit bereits mehrhundertfach verkauft.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Das jüngste Produkt aus der ICE-Familie ist das Modell „4“. Dessen Nachfolger könnte eine Synthese aus ICE und TGV werden.


FOTOS: MARKUS BEHRLA

Lok 5 „Arthur Koppel“ verließ am 24. September 2017 mit einem Personenzug unter Volldampf den neuen Haltepunkt Wäldchen.

Mit reichem Kartoffelertrag zum „Kleinbahnfest im Stil der 60er-Jahre“ endete die 44. Saison der Dampfkleinbahn Mühlenstroth.

Kartoffelernte

Die rund 60 Mitglieder des Vereins Dampfkleinbahn Mühlenstroth in Gütersloh (DKBM) füllen abseits großer Museen und Vereine mit Schnellzugdampfloks eine Nische und präsentieren auf 600-Millimeter-Spur Feldbahnatmosphäre längst vergangener Tage. Wie auf einer zu groß geratenen Modellbahn liegen dort 1500 Meter Gleis und 25 Weichen rund um den mittig gelegenen Betriebsbahnhof. Neben der Station „Kleinbahn“ mit Wagenhalle, Wasserturm, Werkstatt und Kohlebansen fahren die Züge drei weitere Haltestellen an. Dort können sie jeweils kreuzen und rangieren. Ein Gleisdreieck ermöglicht das Wenden. Die Sammlung des Vereins umfasst neben ungezählten Bahnutensilien und vielen Wagen zwölf Dampf- und sechs Dieselloks sowie eine Draisine. Zu den Fahrtagen wird jeweils ein Zweizugbetrieb angestrebt.

Zur Vorbereitung auf die „Kleinbahntage im Stil der 60er-Jahre“ am 23. und 24. September 2017 wurden ab August einige neue Gleise verlegt und es entstand der neue Haltepunkt „Wäldchen“. Vier Dampfloks waren zu erleben: Die Brigade-Lok 99 3318, Lok 4 „Nicki + Frank S“, Lok 5 „Arthur Koppel“ sowie die 1949 in Polen gebaute Lok 7 „Gustav“ drehten nach einem ausgeklügelten Fahrplan ihre Runden.

Neben zwei Personenzuggarnituren mit unterschiedlichen Bespannungen verkehrte ein Güterzug. Ladeszenen wurden nachgestellt und es wurde viel rangiert. In die Zeit passende Fahrzeuge und Statisten bereicherten das Geschehen und der Ladeschaffner hatte viel zu tun. So wurde eine Ladung Kartoffeln mit der Bahn transportiert und auf Lkw umgeladen, ebenso jede Menge Stückgut. Unterstützung für dieses umfangreiche Programm kam von der Muskauer Waldeisenbahn sowie der Parkeisenbahn Berlin-Wuhlheide.

Ganz beendet ist die Saison bei der DKBM aber noch nicht: An den ersten beiden Dezemberwochenenden verkehren traditionell wieder die Nikolauszüge. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.dampfkleinbahn.de. ☐ *M. Behrla*



Am selben Tag begegnete 99 3318 im Bahnhof Postdamm einem Framo-Pritschenwagen.



Ein Höhepunkt des Wochenendes war der Kartoffelumschlag von der Bahn auf einen Mercedes-Lkw im Kleinbahnhof.

In den 80er-Jahren war die Streckenelektrifizierung eine der dringlichsten Aufgaben bei der DR. Vor 30 Jahren wurde die Strecke Rostock – Wittenberge in Betrieb genommen.

Der Drahtseilakt

Als die Sowjetunion Ende der 70er-Jahre der DDR de facto den Ölhahn zudrehte, geriet die dortige Wirtschaft ins Taumeln. Was war passiert? Die große Weltölkrise des Jahres 1973, welche in der BRD die legendären autofreien Sonntage bewirkte, machte sich erst mit zeitlicher Verzögerung in der DDR bemerkbar. Das lag daran, dass der Ölpreis innerhalb des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) aufgrund der Planwirtschaft auf spezielle Weise ermittelt wurde und auf einem Fünfjahres-Durchschnitt des Weltmarktpreises beruhte.

Auf dem Weltmarkt konnte die DDR wegen Devisenmangels kaum Erdöl erwerben und war deshalb gezwungen, den Verbrauch des kostbaren Rohstoffs so gut es geht einzuschränken.

Teures Rohöl bringt die Reichsbahn in Not

Rund zwei Drittel des Dieselbedarfs der DDR benötigte das Verkehrswesen. Ein bedeutender Teil (20 Prozent) floss in die Tanks der DR-Lokomotiven.

Die Abhängigkeit von Importöl, dessen Menge sich absehbar verknappen und steigende Preise bedeuten würde, ließ die Verantwortlichen der DR handeln. Neben der bei Eisenbahnfreunden beliebten Wiederinbetriebnahme von kohlegefeuerten Dampfloks sowie dem Rückbau von ölgefeuerten Dampfloks auf Kohlefeuerung und der Reduzierung des Einsatzes von Diesellokomotiven war der Ausbau des elektrischen Netzes die wichtigste Maßnahme für die Zukunft. Der damalige Minister für Verkehrswesen der DDR Otto Arndt hielt die Elektrifizierung der Eisen-



Die Arbeiten zur Streckenelektrifizierung im laufenden Betrieb waren abenteuerlich und alles andere als ungefährlich.



Nur für Schwindelfreie: Arbeiter in den Mastspitzen nehmen das per Hubschrauber eingeflogene Kupferkabel für die Speiseleitung entgegen.



Stets in riskanten Höhen bei nahezu jedem Wetter im Einsatz: Die Fahrleitungsbauer waren harte Kerle.

bahn für die wichtigste Rationalisierungsmaßnahme in den nächsten Jahren. Man hatte damals errechnet, dass der Energiebedarf einer Elektrolokomotive für einen Tonnenkilometer bei 250 kJ lag, der Bedarf einer Diesellok jedoch bei 700 kJ. Zudem konnte die DDR den Strombedarf der Reichsbahn mit der Verfeuerung heimischer Braunkohle decken.

Schleppende Elektrifizierung

Nachdem in den 1960er-Jahren der Süden, das so genannte sächsische Dreieck Leipzig – Dresden – Zwickau, mit Fahrdraht überspannt worden war, vernachlässigte die DR mit dem Ölboom in den 1960er-Jahren und der Bereitstellung leistungsfähiger Diesellokomotiven den Ausbau des elektrischen Netzes über viele Jahre. Die Erklärung liegt auf der Hand: Eine Elektrifizierung ist extrem kostspielig und erfordert große Mengen an Stahl, Beton und Kupfer. Zudem müssten Kraft- und Unterwerke gebaut und eingerichtet werden.

Aber nicht nur die hohen Investitionskosten ließen die DR-Verantwortlichen immer wieder geplante Elektrifizierungsvorhaben aufschieben. Das Netz der DR war bis aufs Äußerste ausgelastet, so dass Streckensperrungen zugunsten von Baumaßnahmen ausgeschlossen waren. Die Streckenelektrifizierung konnte nur im laufenden Betrieb stattfinden, was die Arbeiten nicht nur wesentlich komplizierter, sondern auch gefährlicher machte.

Auf dem IX. Parteitag im Jahr 1976 änderte die SED allerdings die Prioritäten zugunsten einer verstärkten Elektrifizierung. Bis zum Ende des Jahrzehnts wurde der Ausbau der wichtigen Strecken Leipzig – Berlin und Dresden – Berlin begonnen.

Die beginnende Ölkrise beschleunigte alle Planungen. Die meisten Bauvorhaben ab den 70er-Jahren strebten in Richtung Berlin und von dort aus in Richtung Norden. Eines der Hauptziele waren Rostock und sein Hafen. Geplant war, unter Fahrdraht von Rostock über Berlin nach Dresden und Tschechien zu gelangen sowie auf einer weiteren Hauptachse von der Ostsee aus über die Hauptstadt nach Erfurt. So würden zwei Nord-Süd-Achsen für Waren-





Aushub für das Mastfundament mit Bagger. Über 30 000 solcher Löcher wurden in den frühen 80er-Jahren ausgehoben.



Auch junge Studentinnen waren am zentralen Jugendobjekt der FDJ beteiligt. Bei sommerlichem Wetter gab es noch ein wenig Bräune obendrein.

ströme entstehen. Nicht zuletzt versprach man sich bei der DR mit dem vermehrten Einsatz leistungsfähiger E-Loks, die Streckenauslastung erhöhen und mehr Verkehr auf die Schiene bringen zu können.

Der Beschluss des X. Parteitages der SED von 1981 sah vor, die wichtigsten Nord-Süd-Strecken zu elektrifizieren. Dieses Vorhaben wurde zum Zentralen FDJ-Jugendobjekt erklärt und 1982 auf der „3. Tagung des Zentralrats" der Freien Deutschen Jugend (FDJ) übergeben. 1984 waren offiziell 1200 Jugendliche an der Elektrifizierung beteiligt, was mehr als der Hälfte der Arbeitsleistungen entsprach. Wobei der Begriff Jugendliche in diesem Zusammenhang sehr dehnbar war. „In der Regel waren es jüngere (Fach-)Arbeiter, die für ein paar Monate, manche für Jahre, von Standort zu Standort zogen und Fundamente betonierten, Fahrleitungsmasten aufstellten oder Fahrdraht einzogen", erinnert sich Heinz Schnabel, der damals Haupttechnologe für den Triebfahrzeugdienst und Abteilungsleiter bei der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) war. Es sei auch ganz gut gewesen, dass



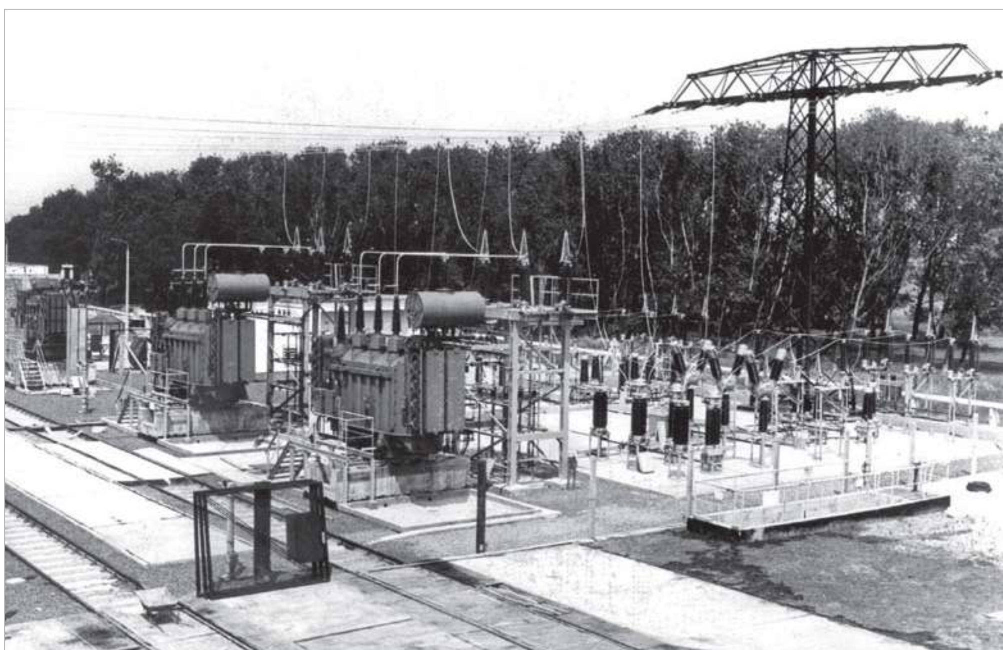
Vorführung der Fundamentbohrung mit einem der beiden in Frankreich erworbenen Rundbohrer.



Die Mastfundamente werden mit Beton ausgegossen. Das Material wurde natürlich über die Schiene herbeigeschafft.



Das Umformerwerk in Schwerin wird in Betrieb genommen.



Die Anlagen des Umformerwerks Schwerin: Die Reichsbahn wählte eine dezentrale Bahnstromversorgung mit Stromentnahme aus dem Landesnetz.

dort vornehmlich junge Arbeiter im Einsatz gewesen seien, erinnert sich Schnabel, denn die Arbeit bei Wind und Wetter sei hart und das Klettern auf den Fahrleitungsmasten ja eher etwas für Jüngere. Für diese Jugendbrigaden sollte auch ein Clubzug entstehen. Schnabel ließ in Wittenberge mangels Alternative den abgestellten SVT 175 „Ernst Thälmann" dafür herrichten, mit Salonzimmer und Kinowagen. Der Zuspruch sei jedoch überschaubar gewesen. Die meisten Arbeiter bevorzugten das nächstgelegene Dorf und dessen Kneipe.

Hoher materieller und personeller Aufwand

Im Sinne einer einfacheren Energieversorgung des nördlichen Netzes entschloss man sich, kein spezielles Bahnstromkraftwerk zu errichten. Die Einspeisung erfolgte daher dezentral; im Abstand von etwa 60 Kilometern befanden sich jeweils Umformerwerke mit fahrbaren Umformern, welche den Strom, den sie direkt aus dem 50-Hz-Überlandnetz entnahmen, in die Fahrleitung einspeisten. Durch diese Einrichtungen ersparte man sich zudem den Aufbau eines speziellen Hochspannungsnetzes zur Bahnstromversorgung.



1000 Kilometer Fahrdraht in fünf Jahren, Anlass genug für eine Gedenktafel.



Mit dem Lückenschluss an der Elbe in Wittenberge waren der Norden und der Süden über eine wichtige Achse elektrisch verbunden.

Der Boden nördlich von Berlin bereitete regelmäßig Schwierigkeiten bei den Mastgründungen. Aber es war nicht nur der meist sandige Untergrund, der Probleme bereitete. Man war zudem technisch limitiert, da nur ein Ramm-Gerät zur Verfügung stand, das aus Österreich importiert werden musste und ursprünglich aus Schwaben stammte. Die Bauabschnitte mussten daher unterteilt werden: in Ramm-Bereiche und solche, in denen das Bohren möglich war. Dafür kaufte die DDR Poclain-Bohrgeräte in Frankreich, die eingesetzt wurden, um Rundfundamente zu erstellen.

Am 12. April 1986 feierte die Reichsbahn mit der Freigabe des 66 Kilometer langen Abschnitts von Schwaan über Bützow nach Bad Kleinen 1000 elektrifizierte Streckenkilometer seit dem Beschluss des X. Parteitags. Dafür waren in nur fünf Jahren 33 700 Fundamente gegossen und ebenso viele Masten gesetzt worden. Man hatte 3500 Kilometer Fahrdraht über die Gleise gespannt und neun Unterwerke aus diesem Anlass in Betrieb gehen lassen.

Nur ein gutes Jahr später, am 26. September 1987, feierte die Rbd Schwerin mit der Eröffnung der neuen Elbebrücke bei Wittenberge den durchgehenden elektrischen Verkehr von Rostock bis Magdeburg und von dort weiter über Leipzig und Dresden nach Bad Schandau.

Aus diesem Anlass gab die Rbd Schwerin eine umfangreiche Fotomappe heraus, deren aussagekräftigsten Bilder hier zu sehen sind. ☐ *Stefan Alkofer*



Alte und neue Elbebrücke bei Wittenberge. Die Elektrifizierung erforderte einen Neubau.

FOTOS: RBD SCHWERIN



Den Eröffnungszug durfte die moderne 243 060 ziehen. Dahinter hing ein Zug aus Städteexpress-Waggons, der die Ehrengäste über die Elbe brachte.



FOTOS (2): ANDREAS RITZ

Am 2. August 1996 waren Interregio-Züge mit Steuerwagen noch ein relativ ungewohntes Bild.

Vor 30 Jahren wurde der erste IR-Wagen vorgestellt. Ein Jahr später begann der fahrplanmäßige Betrieb und somit ein erfolgreiches Interregio-Jahrzehnt. Doch es folgte ein schnelles Ende.

TEIL 3 Das Husarenstück

Im September 1988 nahm der Interregio (IR) seinen Betrieb auf. Einer seiner Väter, Professor Karl-Dieter Bodack, erinnert sich noch genau: „Basis des Projekts war ein qualifiziertes Marketingkonzept, das im ‚InterRegio' nicht Transport von A nach B, sondern Reisen mit besonderen, eigenständigen Qualitäten schaffen sollte." Den Produkt-Namen erfand der damalige Marketing-Verantwortliche der DB Dipl.-Ing. Claus Krull. „Er ging auf unsere Ideen eines neuen D-Zugs ein und entwickelte zusammen mit dem ‚XD-Team' maßgeblich die Marketingqualitäten und das Liniennetz", so Bodack und den Begriff ‚InterRegio'. „Der Name war genial", betont Bodack.

Zu den wichtigsten Merkmalen des Interregios gehörten:

Für den schnellen Richtungswechsel beschaffte die DB AG ab Mitte der 90er-Jahre ihre formschönen Steuerwagen. Am 14. Juli 1996 passiert ein Interregio auf dem Weg nach München Nannhofen.

- Linienverkehre mit minuten-exakten Zwei-Stunden-Takten.
- Züge mit langen Laufwegen, um möglichst viele Direktverbindungen anzubieten, vom Meer bis in die Alpen.
- Systemhalte auch an Mittelstädten und Urlaubsorten.
- Systemanschlüsse an wichtigen Bahnknoten nicht nur zwischen Interregio-Zügen, sondern auch zum ICE- und Nahverkehr.
- Höchstgeschwindigkeit 200 km/h, damit keine speziellen Triebfahrzeuge und Sicherungsanlagen notwendig werden.
- „Schöne Reise“ mit sympathischen Interieurs für das Wohlbefinden.
- Wahlmöglichkeiten zwischen Abteilen und kleinen Salons, Sitzgruppen mit zwei, drei und fünf Plätzen.
- Spezielle erhöhte Kindersitze, die im zugeklappten Zustand Ablagen neben den Sitzen schaffen.
- Tische zum Spielen und Arbeiten.
- Ein „Bistro-Café“, das frisch zubereitete kleine Speisen und Getränke in geselliger Atmosphäre anbietet.
- Besonders geschulte Zugbegleiter, die sich vor allem um das Wohlbefinden der Fahrgäste sorgen sollten und dafür große Freiräume in ihren Handlungen erhielten.
- Verzicht auf teure Technik, damit Fahrpreise, die deutlich unter denen des ICE lagen, möglich wurden.

„Die Nebenfernstrecken, die der Interregio bedienen sollte, sind nicht überlebensfähig, hielte man nur alle 100 Kilometer“, erklärt Bodack. „Wenn man durch den Schwarzwald fährt, kann man nicht von Offenburg bis Konstanz durchfahren. Derartige Linien lassen sich nur betreiben mit einem Haltestellenabstand von durchschnittlich 30 Kilometern. Mit einem solchen Zug erschlossen wir damals ein hohes Marktpotential und halfen auch dem Intercity, der somit in Lüneburg, Uelzen oder ähnlichen Städten nicht mehr halten musste. Reisende, die von Hamburg nach München wollen, haben kein Interesse an vielen Zwischenhalten.“

Für die erste Linie wurden 64 Waggons benötigt. Ein Interregiowagen kostete damals etwa 660 000 D-Mark, wovon jedoch etwa die Hälfte der grundlegenden Instandhaltung galt. „Wenn man geschickt etwa 15 Jahre alte Wagen wählt, die sowieso vor einer Hauptuntersuchung stehen, dann erhält man für etwa 300 000 D-Mark einen zumindest für die Reisenden vollkommen neuen, hochwertigen Waggon.“ Ein komplett neu gebauter Wagen hätte rund eine Million D-Mark gekostet.

Die DB achtete auf Wirtschaftlichkeit

Die DB genehmigte den Bau jedoch nur unter scharfen Auflagen. „Wir mussten versprechen, dass wir das investierte Geld innerhalb von vier bis fünf Jahren durch Mehrverkehr zurückverdienen, im Vergleich zum konventionellen D-Zug-Betrieb.“



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

In Halberstadt entstanden ab 1995 zahlreiche Interregio-Steuerwagen auf Basis der ehemaligen UIC-Z-Wagen der DR.

Es sollte gelingen und das, obwohl die ersten Linien zwischen Hamburg und Kassel und zwischen Kassel und Konstanz auf langen Abschnitten parallel zum Intercity verliefen. „Wir erreichten 25 Prozent Mehrverkehr und bekamen deshalb die Investitionen für den weiteren Ausbau des Netzes genehmigt.“ So hat man eine Linie nach der anderen eingeführt, und anschließend wurde jeweils nachgeprüft, ob sie auch erfolgreich war.

„Mit der Verbindung Hamburg – Konstanz haben wir die Flügel gleich weit ausgestreckt. Das war ein schöner Erfolg, auch mit der Einbindung von Frankfurt und Darmstadt. Die neuen Wagen erwiesen sich zudem als sehr zuverlässig“, so Bodack.

Neben der guten Auslastung genossen die Züge damals ein gutes Presseecho. Das lag auch an der Tatsache, dass die Zugbegleiter speziell geschult wurden. „Wer In-



FOTOS (2): RAINER HEINRICH

Auch die Baureihe 155, wie hier 155 014, die bereits im DB AG-Lack und mit neuem Logo am Block Beiersdorf vorbeirollt, kam mit dem Interregio zu wiedervereinigten Fernverkehrsehren.

terregio fahren wollte, musste sich bewerben und eine spezielle Schulung absolvieren." Ein Merkmal dieser Ausbildung war, dass Zugchef und Schaffner angehalten waren, ihre Kunden „in freier Weise so zu bedienen, dass alle, die aus einem Interregio aussteigen, zu Hause erzählen, wie schön die Fahrt im Interregio war", erinnert sich Bodack.

Auf diese Weise seien herrliche Geschichten entstanden. Bodack erinnert sich an eine Redakteurin der Wochenzeitung „Die Zeit", die sich im Zug nicht als Journalistin zu erkennen gab und die Zugchefin frech fragte, ob sie die erste Klasse ausprobieren dürfe: „Die Schaffnerin antwortete ‚selbstverständlich' und auf die

Der Interregio kam in der Öffentlichkeit gut an

Frage der Redakteurin, wie lange sie dort sitzen dürfe, vielleicht bis zur nächsten Station, antwortete die Zugchefin nur ‚so lange sie wollen'."

Einer großen Beliebtheit erfreute sich auch das Interregio-Bistro, das von den Fahrgästen schnell als Treffpunkt angenommen wurde. „Einmal fuhr der damalige Bahnchef Reiner Maria Gohlke auf dem Weg zu einer Tagung in Konstanz mit dem Interregio und kam im Bistro-Café mit einem Mann ins Gespräch, der ihm erzählte, dass er nun jeden Abend mit dem Interregio fuhr, sich eigens eine Monatskarte dafür gekauft hatte, damit er sich im Bistro beim Abendessen mit den netten Mitreisenden unterhalten konnte. Gohlke baute dieses Erlebnis in seinen Vortrag ein, als Beispiel dafür, dass die DB auch unkonventionelle Ideen umsetze. Die alten Speisewagen machten damals enorme Verluste und unser Interregio-Bistro war erfolgreich, auch wegen der damals ansprechenden Ausstattung, die vor allem Kommunikation schuf", freut sich Bodack noch heute.

Die Bistro-Wagen wurden allerdings nicht in Weiden bei der PFA, sondern von Talbot in Aachen entwickelt. Das sei ein wenig brenzlig gewesen, erzählt Bodack, denn die Bistro-Wagen seien teurer gewesen und stießen angesichts der Probleme mit den Speisewagen bei der Bundesbahn auf viel Zurückhaltung. „Es war wirklich ein Problem, dass ich den Weidenern nicht zutraute, auch noch den Bistro-Wagen zu entwickeln und zu bauen. Das traf die Weidener, und bei Talbot wollte man den Wagen nur entwerfen, wenn es anschließend einen Auftrag über 24 Exemplare geben würde. Das konnte ich wiederum nicht versprechen." Aber Bodack gelang es in seiner unwiderstehlichen Art, Talbot zur Entwicklung zu überreden. Höchste Eisenbahn, denn die erste IR-Linie stand kurz vor der Betriebsaufnahme.

Der Bistrowagen hatte noch ein paar Zusatzfunktionen. Das Bord-Bistro beanspruchte nur eine halbe Wagenlänge. „Die andere Hälfte war ein 1.-Klasse-Wagen,

Ein Leben für die Eisenbahn

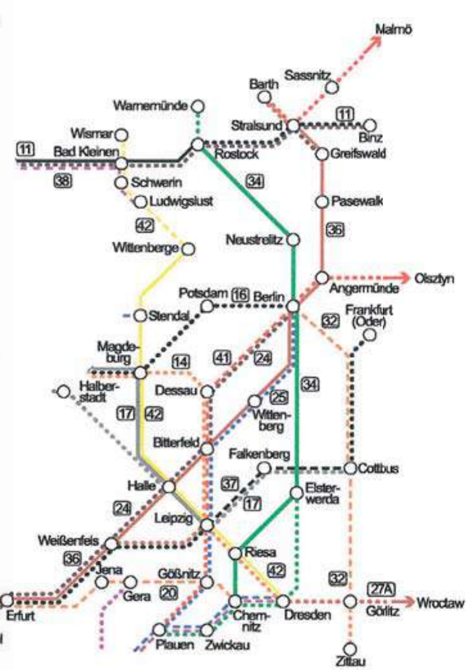
Karl-Dieter Bodack wurde 1938 in Stuttgart geboren. Er erlernte zunächst den Beruf eines Betriebsschlossers in einer Waldorf-Lehrwerkstatt in Wanne-Eickel. Nach seinem Maschinenbau-Studium in Essen und Stuttgart, wo er sich beim Bw Stuttgart auch zum Triebfahrzeugführer (Foto) ausbilden ließ, ging er 1966 nach Berkeley in Kalifornien. Mit dem Titel „Master of Science" landete er in der Planungsgruppe beim Vorstand der DB und entwarf dort unter anderem das „Planungsprogramm" für den ersten IC-Verkehr, der 1971 eingeführt wurde. Zeitweise war er Leiter des Bw Wiesbaden sowie der Fertigung im Werk München-Neuaubing. Bodack war ebenso beteiligt an der Entwicklung des TUI-Ferien-Express sowie des Lufthansa-Airport-Express, bevor er mit dem Interregio und dem Aufbau der



FOTO: SLG. KARL-DIETER BODACK

PFA in Weiden sein größtes Projekt in Angriff nahm. Seit 1995 arbeitet er freiberuflich unter anderem als Professor an der Hochschule Coburg. Bodack veröffentlichte mehrere Bücher, unter anderen „InterRegio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems", „Der Weg der Bahn – ein wirtschaftliches und ökologisches Desaster" oder „Sich selbst entdecken – andere verstehen".

IC 90/IR 90



GRAFIK: DB/DBAG, SLG. KARL-DIETER BODACK

InterRegio-Netz
Sommer 1996

Während im Netz des Jahres 1990 (li.) der Interregio noch, bis auf zwei Verlängerungen von Hof und Helmstedt nach Berlin, den westlichen Bundesländern vorbehalten war, hatte das IR-Netz im Sommer 1996, als der Interregio seinen betrieblichen Höhepunkt erlebte, auch die neuen Länder gut erschlossen (o.).

und wir richteten dort das Zugbüro für die Zugbegleiter ein. Außerdem befanden sich in dieser Hälfte Rollstuhlplätze sowie eine behindertengerechte Toilette. Wir konzentrierten in diesem Waggon alle

Herausforderung: Gastronomie im Zug

Sonderausstattungen, damit die anderen Waggons möglichst gleichartig waren." Das hatte zur Folge, dass dieser Wagentyp unersetzlich wurde. „Der Bistro-Waggon war ein echtes Abenteuer, vor allem, ob es den Aachenern gelang, den Prototypwagen rechtzeitig fertigzustellen, damit wir bei der Eröffnung der ersten Linie mit einem Bistro unterwegs sein konnten." Später erhielt Talbot auch den ersehnten Auftrag zum Bau von 24 Einheiten.

Die Tatsache, dass zum Start des Interregio der ICE schon an die Tür klopfte und der DB-Fernverkehr vor einer großen Strukturveränderung stand, habe dem IR nicht geschadet: „Da der ICE so teuer wurde und hohe Fahrpreise erforderte, wurde der ICE quasi die S-Klasse im Fernverkehr und der Interregio sollte den Standard darstellen. Der Intercity sollte Schritt für Schritt durch den ICE ersetzt werden." Das sei im Marketing damals alles bestens vernetzt und sauber kalkuliert gewesen, erklärt Bodack: „Lange Fahrstrecken schaffen höhere Einnahmen. Wenn ein Fahrgast dann im ICE



Ein interessantes Lokomotivgespann, gebildet aus 156 001 und einer 143, zog diesen Interregio aus Zwickau heraus.



143 081 mit dem IR 2664 Dresden – Karlsruhe am 21. Juli 1996 nahe Klingenberg-Colmnitz.

FOTO: FRANK HEILMANN

eher 700 Kilometer als kurze Strecken fährt, verbessert das die Kalkulation. Damals war der Fahrpreis ja noch kilometerbasiert. Dort, wo ICE und Interregio parallel liefen, hatten wir die Kurzstreckenfahrer im Interregio. Es hätte den ICE noch mehr verteuert, wenn er Fahrgäste von Hamburg nach Lüneburg hätte transportieren müssen."

Der Interregio bewährte sich in dem Jahrzehnt, in dem er voll ausgebaut war. „Wir hatten sehr gute Fahrgastzahlen", so Bodack. Einen großen Entwicklungsschub machte der IR mit der Wiedervereinigung. Schnell wurden die neuen Bundesländer ins Netz eingewoben und für viele mittlere Zentren im Osten bedeutete vor allem diese Zuggattung den Anschluss ans bundesweite Fernverkehrsnetz.

Das neu entwickelte IR-System für die 16 Bundesländer hatte allerdings einen improvisierten Charakter und war nicht mehr so wirtschaftlich wie zuvor das Netz im Westen. „Das hätte man aber gut heilen können", ist sich Bodack sicher, „es sei ja vollkommen klar gewesen, dass man kurz nach der Wiedervereinigung vorübergehend neue Verbindungen anbietet, ohne alle Daten zu kennen. Man hätte dann aber in absehbarer Zeit die Linien analysieren und nachsehen müssen, wo sind die realen Verkehrsströme. Danach hätten wir das Interregiosystem wieder optimieren können."

Fehler im Netz wurden nicht mehr korrigiert

Der damalige Bahnchef Heinz Dürr sei jedoch dafür bekannt gewesen, politische Ansprüche zu erfüllen, erzählt Bodack: „Wenn ihn ein Politiker besuchte, der im Harz wohnte und meinte, ein Zug müsse durch den Harz fahren, dann fuhren wir anschließend durch den Harz. Gerade diese Verbindungen durch den Harz und einige andere Strecken, das kann man mal für ein Jahr machen, aber dann muss man sich

Ob dieser Interregio im Jahr 1999 in Wolfsburg planmäßig hielt, ist nicht überliefert. Seither ist auch schon so mancher ICE unplanmäßig durch die VW-Stadt gefahren.

FOTOS (2): BODO SCHULZ

Auch ins Ausland verkehrten Interregios wie der IR 2430 „Wattenmeer" aus Cuxhaven, der am 20. Mai 2001 Luxembourg erreicht.

die Fahrgastzahlen ansehen. Das wurde versäumt, und es fehlte schließlich der politische Wille dazu."

Die Wagenzahl wurde nach der Wiedervereinigung von 1200 auf 1500 aufgestockt. Zahlreiche Waggons, vor allem auch viele Steuerwagen entstanden in Halberstadt und verhalfen dem dortigen Werk zu neuen Aufträgen. „Das war auch gut und wichtig. Die Halberstädter lernten von den Weidenern und bauten dann aus DR-Material Interregio-Waggons. Vor allem qualitativ richtig gut", erzählt der frühere Bahn-Manager.

Als der Interregio seine Rolle gefunden hatte, bei den Fahrgästen bestens eingeführt war und seine größte Ausdehnung erreichte, begann dennoch schon der schleichende Abstieg.

Zum ersten Problem für den Interregio wurden das Schöne-Wochenende-Ticket, das ab 1995 angeboten wurde, und später die Ländertickets. „Eine tolle Idee", meint Bodack, „leider galten die im Interregio nicht. Da hätte man Maßnahmen ergreifen müssen. Das Wochenendticket hätte für einen kleinen Aufschlag auch im Interregio Gültigkeit besitzen können. So aber hat man eine Kanibalisierung erzeugt, die vermeidbar gewesen wäre."

Erschwerend sei hinzugekommen, dass damals zahlreiche erfahrene Eisenbahner im Rahmen der Gründung der DB AG abserviert worden seien. „Wir nannten sie die Mäusezähler, weil ihre Büros teilweise im alten Frankfurter Güterbahnhof untergebracht wurden. Ihr Beamtenstatus machte sie unkündbar." Heinz Dürr, der eine schuldenfreie DB AG erhielt, hatte damals großes Potential, Geld auszugeben und neue Leute zu holen. „Nun kamen externe Marketingexperten, die offensichtlich keine Freunde des Interregio waren und seinen Zweck im System Bahn nicht verstanden. Sie waren vom Flugzeug geprägt und vom Ziel, möglichst viele Sitzplätze pro Wagen zu schaffen, Fahrgäste möglichst dicht zu packen. Reiseerlebnis und Wohlbefinden spielten keine Rolle mehr", erzählt Bodack, der 1995 freiwillig bei der DB AG ausstieg, als man ihm einen gut dotierten Posten anbot, der mit Eisenbahn nicht mehr viel zu tun hatte.

Den letzten Rest gab dem eigenwirtschaftlichen Interregio, dessen Kennzeichen die länderübergreifenden Langläufe waren, die Neustrukturierung des Nahverkehrs nach der Bahnreform. Die DB AG konnte eine Interregio-Linie einstellen und die inzwischen für den Regionalverkehr verantwortlichen Länder waren daraufhin gezwungen, auf den Streckenabschnitten, die in ihrem Zuständigkeitsbereich lagen, Nahverkehr zu bestellen. Ein todsicheres Geschäft. □ *Stefan Alkofer*



FOTO: ANDREAS RITZ

Am 10. Juli 1993 gab es noch keine Steuerwagen für den Interregio.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Basteln für einen guten Zweck

Seit mehr als 40 Jahren ist das Ziel vieler Weihnachtsmarkt-Fans der Engerser „Nussknacker-Markt“ (Engers ist ein Stadtteil von Neuwied am Rhein), der alljährlich am ersten Adventswochenende stattfindet. Vor fast zwei Jahrzehnten präsentierte ich, Modellbahner seit fünf Jahrzehnten, auf diesem Weihnachtsmarkt einen Ausschneidebogen (schwarz-weiß zum Ausmalen) des historischen alten Rathauses von Engers in der Baugröße H0, den ich für zwei DM zum Verkauf anbot. Mein Ziel war es damals, mit dem Verkaufserlös das Engagement der ehrenamtlich tätigen Kinderkrebshilfe zu unterstützen. Der Erfolg dieses Ausschneidebogens war so groß, dass ich im Jahr darauf mit der historischen „Schlossschenke“ und dem „Pestkapellchen“ zwei weitere Modelle von historischen Gebäuden aus Engers präsentieren konnte, die ebenfalls reichlich Zuspruch fanden. Nach nur zwei Weihnachtsmarkt-Wochenenden betrug der Nettoerlös immerhin 1000 DM, die ich an die gute Sache übergeben konnte. 20 Jahre später, nach vielen H0-Kartonmodellen, die auf der Internetseite der Stadt Neuwied unter „Stadtgeschichte zum Ausschneiden“ kostenlos abgerufen, beim Bürgerverein Neuwied-Fahr oder im rheinland-pfälzischen Freilichtmuseum in Bad Sobernheim zu deren Unterstützung erworben werden können, finden Bastler seit dem Vorjahr auf der Website des Engerser Nussknacker-Marktes Verkaufsstände „en miniature“, die man sich mit ein wenig Geschick im Maßstab 1:87 (oder auch größer) zu Hause selbst zusammenbauen kann. Mit den unterschiedlichen Modellen ist es möglich, sich einen eigenen kleinen Weihnachtsmarkt zu gestalten, dessen Buden und Verkaufswagen nicht nur in Engers, sondern auch andernorts stehen könnten. Zu finden sind diese Ausschneidebögen auf www.nussknackermarkt-engers.de unter „download“. In diesem Jahr wird ein weiterer Bogen die bereits vorhandenen drei Ausschneidebögen ergänzen.



Die Häuser im Hintergrund der Modellfotos geben übrigens die Originalkulisse vor dem Tor des Schlosshofes wieder und bestehen ebenfalls aus dünnem Zeichenkarton. Vielleicht werde ich sie später einmal ins Netz stellen.

Jürgen Moritz, E-Mail

Gefahr im Verzug?

Betrifft: „Standpunkt“, Heft 11/2017

Mit Erstaunen habe ich Ihre fast pastorale Würdigung der „friendly connection“ von Märklin, Roco und Fleischmann gelesen. Ich bin da viel skeptischer als Sie, und mir jagt so eine Harmonie eher Schrecken und Angst ein. Wenn diese „Großen Drei“ sich so mögen, und das in aller Öffentlichkeit, befürchte ich, dass diese an zwei Fronten untergehakt arbeiten, nämlich erstens beim Lohndrücken an den verlängerten Werkbänken in Asien und zweitens beim gemeinsamen Hochpreisen der Ware Modelleisenbahn uns Verbrauchern gegenüber. Mit dem Ersten habe ich ein moralisches Problem und mit dem Zweiten wächst mein Groll gegenüber der mehr und mehr eintretenden Unbezahlbarkeit des Hobbys Modelleisenbahn. Dass so etwas funktioniert, wissen wir aus der Autobranche. Eine Fachzeitschrift wie der MEB hat eine Verbraucherzeitschrift zu sein, welche die Interessen der „User“ und nicht die der Wirtschaft zu vertreten hat. Im Autobereich waren die Fachzeitschriften derart eingelullt, dass sie diese Wächterfunktion gar nicht mehr wahrnahmen. Das darf im Modellbahnbereich nicht passieren. Das Hobby Modellbahn ist ohnehin durch die Preisentwicklung bedroht. Ein Preiskartell wäre der Todesstoß für den Absatz beim Normalverbraucher, und bei den Reichen ist nicht genug Interesse für einen breiten Absatz vorhanden. Also: Kein „guter Auftakt“, wie Sie meinen, sondern der Anfang vom Ende, wenn wir nicht alle aufpassen!,

Werner Munk, E-Mail

In die Wiege zurückgekehrt

Betrifft: „Bereit für die Zukunft“, Heft 9/2017

Der Textbeginn mit „20 Jahre ist es her ...“ ist etwas reichlich formuliert. Tatsächlich wurde der ICE 3 erst im Mai 2000 präsentiert und nahm danach vorab mit 14 Zügen in verminderter Höchstgeschwindigkeit den ersten Einsatz im Fahrgastbetrieb auf. Erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2001 kamen die ICE 3-Triebzüge zum vorgesehenen Einsatz auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt/Main – Köln mit 300 km/h. Da ich selbst an der Entwicklung der Fahrwerke/Drehgestelle aus Sicht der Instandhaltung mitgewirkt habe, ist mir der zeitliche Ablauf noch gut bekannt. Unerwähnt bleibt weiterhin in dem Artikel, dass das Werk Nürnberg auch schon bei der Entwicklung des ICE 3 beteiligt war. Dort wurden die Erprobungskomponenten und Probewagenteile hergestellt beziehungsweise eingebaut. Auch die sogenannte Probezerlegung des ICE 3 erfolgte im Werk „NNX“ Nürnberg. Somit kehrt der ICE 3 anlässlich des Redesign in seine Wiege zurück. Dabei ist es ein glücklicher Umstand, dass das Werk Nürnberg noch betriebsfähig ist, denn nach Plänen des Vorstandes unter Führung von Hartmut Mehdorn sollte dieses geschlossen beziehungsweise privatisiert werden, wogegen sich die Belegschaft erfolgreich zur Wehr gesetzt hatte.

Lothar Rau, E-Mail



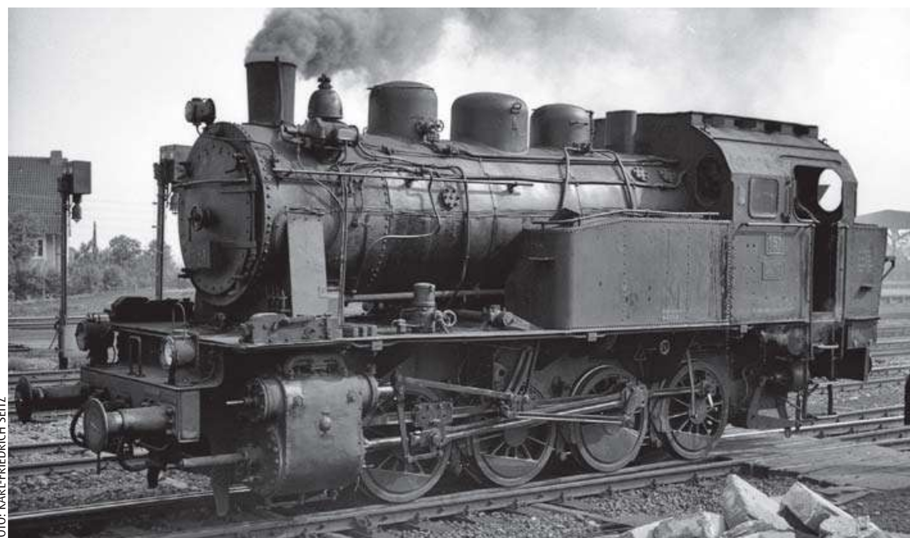
Die Bentheimer Eisenbahn legte sich von 1925 bis 1927 sieben der seinerzeit hochmodernen Lokomotiven, vier ELNA 2 und drei ELNA 3, zu. Um 1930 steht Lok 23 „Landrat Böninger" mit einem Zug aus parallel beschafften Wismarer Reisezugwagen im Bahnhof Neuenhaus abfahrbereit.

Die wirtschaftliche Not des Ersten Weltkriegs erforderte um 1917 eine Normung im Maschinenbau. Der „Engere Lokomotiv-Normen-Ausschuß" (ELNA) erarbeitete daraufhin ein erstes Fahrzeugprogramm zur Vereinheitlichung und Rationalisierung des Dampflokeinsatzes.

Markante Typen

Der zusammengewürfelte Fahrzeugpark mit Lokomotiven verschiedenster Herkunft und Bauart, infolge stark gestiegener Transportleistungen auch noch permanent überbeansprucht, war im Laufe der Kriegsjahre 1914 bis 1918 immer schwieriger zu unterhalten. Es fehlte nicht an qualifiziertem Personal, sondern vielmehr an einheitlichen Ersatzteilen. Individuelle Bestrebungen zur Austauschbarkeit solcher Teile gab es bei den einzelnen Herstellern bereits, solange Maschinen – nicht nur Lokomotiven – in Serie hergestellt wurden. Doch erst die Herausforderungen des Krieges verlangten ab etwa 1916 höchste Wirtschaftlichkeit der deutschen Industrie in ihrer Gesamtheit, so dass sich daraus zwangsläufig die Notwendigkeit einheitlicher Grundlagen ergab. Dies führte im Dezember 1917 zur Gründung des Normenausschusses der deutschen Industrie, welcher in der Folge die Deutschen Industrie-Normen (DIN) erarbeitete.

Angeregt von Hanomag-Direktor Erich Metzeltin beschlossen führende Vertreter des deutschen Lokomotivbaus Anfang 1918 die Gründung des Allgemeinen Lo-



Nummer 191 der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn (RStE) am 21. Mai 1966 war eine 1927 gebaute verstärkte ELNA 6. Sie wurde 1969 ausgemustert.

komotiv-Normen-Ausschusses (ALNA) mit dem Ziel, Teile zu normen, einheitlich zu bezeichnen und austauschbar zu gestalten. Entgegen der landläufigen Meinung, das Wirken des ALNA und dessen Abteilung „Engerer Lokomotiv-Normen-Ausschuß“ (ELNA) wären auf wenige Jahre beschränkt gewesen, sind die Normungsbestrebungen vielmehr als ein langfristiger Prozess zu verstehen, der sich bis heute auswirkt. Metzeltin, dem besondere Verdienste bei der Normung im deutschen Lokomotivbau anzurechnen sind, blieb bis zu seinem Tod 1948 der Vorsitzende des Lokomotiv-Normenausschusses. Ihm folgte bis 1953 Ministerialdirigent Richard Paul Wagner und danach der renommierte Lokomotiv-Konstrukteur Adolf Wolff.

Die Vereinheitlichungsbestrebungen galten auch den typisierten Lokomotivgattungen für die Länder- und späteren Reichseisenbahnen sowie für Schmalspur- und Kleinbahnen. Man erwartete eine große Nachfrage und daher niedrige Beschaffungskosten, eine deutlich einfachere Ersatzteilbeschaffung und -vorhaltung sowie die Austauschbarkeit von Teilen und Baugruppen auch zwischen gleichartigen Maschinen von verschiedenen Herstellern.



Mit der Lok 156, Baujahr 1929, beendete die Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn am 30. Mai 1964 ihren Personenverkehr. Die 1948 von der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn gebraucht erworbene ELNA 5 ist im Hildesheimer Hauptbahnhof bereit zur Fahrt nach Hohenhameln.

Das erste Einheitslok-Typenprogramm

Da die betrieblichen Anforderungen und allgemeinen Rahmenbedingungen bei nicht staatseigenen Kleinbahnen weniger kompliziert waren als beim staatlichen Streckennetz, konnte ein 1919 berufener ELNA-Unterausschuss für normalspurige Kleinbahnlokomotiven bereits 1921 ein Typenprogramm vorstellen. Das der Einheitslokomotiven der DRG als endgültige Anwendung der neuen Fertigungs- und Toleranzvorschriften erschien dagegen erst ab 1925. Der Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahn-Verwaltungen, welcher sich neben den Herstellern Hanomag, Krupp, Schwartzkopff und Vulcan maßgeblich für das Programm engagierte, hatte 1919/20 eine Umfrage zu den Wünschen

Die Lok mit der Nummer 1151, eine 1929 für die Farge-Vegesacker Eisenbahn gebaute ELNA 3, gelangte über die Kiel-Segeberger Eisenbahn und die Kassel-Naumburger Kleinbahn zur Butzbach-Licher Eisenbahn. Dort rangierte sie am 30. Juli 1965 im Bahnhof Butzbach Ost.

FOTOS (2): WERNER RABE/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Gerade sechs Kilometer lang war die ehemalige Kleinbahn Hoppegarten – Altlandsberg, auf welcher am 12. August 1961 91 6276 mit der Bespannung des P 2525 betraut war. Die in Altlandsberg-Seeberg ausgestiegenen Fahrgäste ahnen noch nichts vom Mauerbau am Folgetag.

der Kleinbahndirektionen durchführen lassen, welche in die Konstruktionen einflossen. Das nach diesen Vorgaben vom ELNA erarbeitete erste Typenprogramm enthielt vier Loks mit den Achsfolgen B, C, 1'C und D mit jeweils zwölf Tonnen Achslast sowie je einen C- und D-Kuppler mit 14 Tonnen Achslast, allesamt mit Nassdampftriebwerk. Diese Entwürfe erwiesen sich jedoch als zu schwach, zu langsam und daher unzeitgemäß.

Erst in einer überarbeiteten Form stießen die Typen, welche als „ELNA-Lokomotiven" bekannt wurden, 1922 schließlich bei den Kleinbahnverwaltungen auf Zustimmung. Das Programm sah nun zwei C-Kuppler (ELNA 1 und 4), zwei 1'C-Varianten (ELNA 2 und 5) und zwei D-Kuppler für den Güterverkehr (ELNA 3 und 6) vor. Alle sechs Typen konnten wahlweise mit Nass- oder Heißdampftriebwerk bestellt werden, einige auch mit verschiedenen Durchmessern der Treib- und Kuppelräder (1100 oder 1200 Millimeter), so dass 16 Varianten zur Verfügung standen. Auch bei der technischen Ausrüstung hatten die Besteller diverse Optionen. Darüber hinaus konnten die Hersteller auf Kundenwunsch bis hin zu einem verändertem Radstand oder Kessel von den Richtlinien abweichen, was gelegentlich die Typisierung verwässerte. Bei aller Individualisierung blieb die Normung der wichtigsten Verschleißteile jedoch stets erhalten.

Bauartunterschiede trotz Typisierung

Die ersten neuen Kleinbahnloks, zwei ELNA 3 und vier ELNA 6 von Krauss, gingen 1922 an die oberschlesische Neustadt-Gogoliner Eisenbahn und die Halle-Hettstedter Eisenbahn. Beide gehörten zum Lenz-Konzern. 1923 wurden lediglich zwei ELNA 6 von Hanomag für die Prenzlauer Kreisbahn gebaut – im Deutschen Reich herrschte Inflation. Auch 1924 wurden nur wenige ELNA-Maschinen geliefert: zwei des Typs 2, zwei des Typs 3 und vier des Typs 5. Den Produktionsjahren 1925 bis 1931 entstammt mit der Auslieferung von insgesamt 94 Stück die größte Anzahl von ELNA-Lokomotiven. In diesem Zeitraum ersetzten sie häufig die längst nicht mehr genügenden und verschlissenen Maschinen aus der Anfangszeit, häufig waren es T 3 und ähnlich kleine Zugpferde. Unter diesem Aspekt verwundert es nicht, dass von den dreifach gekuppelten ELNA-Entwürfen lediglich eine Maschine gebaut wurde: eine ELNA 1 für die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn. Der Exot von 1931 blieb erhalten und ist heute in Adorf hinterstellt.

In der Wirtschaftskrise zu Beginn der 1930er-Jahre stagnierten die Bestellungen erneut und selbst mit einer nationalsozialistisch erstarkten Wirtschaft wurden jährlich nur noch vereinzelt ELNA-Maschinen gebaut. Mit drei ELNA 6 für die Farge-Vegesacker Bahn und die Osthannoverschen Eisenbahnen beschloss Henschel schließlich 1946 die Herstellung von ELNA-Loks für deutsche Privatbahnen. Die 144 Maschinen, zu etwa gleichen Anteilen 1'C- und D-Kuppler, wurden fast ausschließlich mit Heißdampftriebwerk bestellt.

Bislang wenig beachtet wurde die größte ELNA-Serie, die 67 von 1944 bis 1946 von Schneider-Creusot in Frankreich gebauten ELNA 6. 1944 wurden nur drei Stück fertig, welche die Reichsbahn vor den nach Osten vorrückenden Alliierten noch eilig über den Rhein bringen wollte. Doch bereits in Dijon mussten die Maschinen beschädigt zurückgelassen werden. 1945/46 wurde die Serie für die SNCF weitergebaut. Die letzte Lok dieser Baureihe 040 TX schied 1971 aus.



FOTOS (2): GÜNTER MEYER

Die Görlitzer Kreisbahn besaß drei steilstreckentaugliche ELNA 6, welche die DR-Nummern 92 2901 bis 2903 bekamen. 92 6494, ab 1959 ebenfalls mit Gegendruckbremse, stammte hingegen von der Bunzlauer Kleinbahn. Das Bild entstand am 22. Juli 1965 im Bw Görlitz.

FOTO: HANS-JÖRN FREDBERG

Das Reststück der Darßbahn war ein ELNA-Domizil bei der DR. 91 6489, eine ELNA 5 des Bw Barth, war dort bis März 1970 im Einsatz.

Die Einheitslokomotiven für Kleinbahnen, nichts anderes waren die ELNA-Maschinen, brachten es nicht zu der ursprünglich projektierten Stückzahl von über 1000 Exemplaren und dem Lokomotivbau daher nicht den erhofften Gewinn. Nicht alle privaten Gesellschaften konnten sich die neuen, nicht gerade günstigen Maschinen leisten. Sie waren am Vorabend von Inflation und Wirtschaftskrise erschienen. Als es den Bahnen zehn Jahre später langsam besser ging, hatte die Industrie bereits leistungsfähigere Nachfolgetypen entwickelt. Bei den einzelnen Bahngesellschaften waren die ELNA-Loks jedoch erfolgreich. Zum einen konnten sie über viele Jahre fast unverändert bezogen werden, was der sensiblen wirtschaftlichen Situation mancher

kleinen Gesellschaft entgegenkam. Zum anderen erfüllten sie die betrieblichen Anforderungen fast immer. Gegenüber später konstruierten Einheitsloks wie der 64 oder 81 erwiesen sie sich als wenig unterlegen, obwohl ihr Reibungsgewicht wegen des schwachen Oberbaus der Kleinbahnen deutlich geringer war. Die ELNA-Loks verbrauchten etwa ein Drittel weniger Brennstoff und Wasser als ihre Vorgängerinnen und erwiesen sich für die Werkstätten als einfach zu warten.


FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

Lok 152 der Jülicher Kreisbahn (JKB), eine ELNA 5, wurde 1927 von der Teutoburger Waldeisenbahn beschafft und fuhr von 1956 bis 1959 bei der Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen. Am 12. Juli 1970 bespannte sie einen Sonderzug auf der JKB. 1972 gelangte sie in die Niederlande.

Sieben Lokomotiven blieben erhalten

Der größte Teil der ELNA-Loks wurde in beiden deutschen Staaten zwischen 1965 und 1970 entbehrlich. Die DR musterte am 23. März 1972 mit 91 6277 und 91 6486 ihre beiden letzten ELNA-Loks aus. Bei der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn (RStE) liefen im selben Jahr die Untersuchungsfristen der ELNA 6 „184“ ab.

Noch 1989 standen in der Zeche Anna in Alsdorf zwei ELNA 6 im Einsatz. Eine von ihnen, Anna 8, erhielt noch im selben Jahr eine Hauptuntersuchung und war daher bis zur Schließung der Zeche 1992 einsatzbereit. Neben diesen beiden und der bereits erwähnten ELNA 1 sind vier weitere ELNA-Loks erhalten. Eine nicht betriebsfähige ELNA 2 steht im DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen. Je eine ELNA 5 gelangte in die Niederlande und nach Belgien. Die Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein und die Dampfbahn Fränkische Schweiz besitzen je eine ELNA 6. Dass die beiden ELNA 6 noch immer betriebsfähig sind (bis 2016 waren es auch die beiden ELNA 5), zeugt von ihrer guten Eignung für Museumsbahnen – untergeordnete Eisenbahnen mit geringen Anforderungen und begrenzten finanziellen Mitteln eben. □ *O. Haensch*


FOTO: MARTIN WELZEL

Die letzten regulär eingesetzten ELNA-Loks waren Anna 8 und Anna 10 (vorne) des Eschweiler Bergwerks-Vereins. In der Alsdorfer Zeche waren sie im schweren Verschub eingesetzt, so auch am 22. Januar 1980. Beide Lokomotiven blieben erhalten.



FOTO: SLG. LUDGER KENNING

Die Lok 8 der Kleinbahn Wilstedt-Zeven-Tostedt von 1931 diente ab 1951 bei den Zuckerfabriken in Ochsenfurt und Regensburg. 1973 war die ELNA 1 beim BDEF-Verbandstag in Hof zu besichtigen.


FOTO: LUDGER KENNING

1971 gelangte die JKB 152 zum niederländischen Verein Museum Buurtspoorweg in Haaksbergen. Am 31. Mai 2009 war die 1927 für die Teutoburger Wald-Eisenbahn gebaute Lok bei Boekelo unterwegs.



Die Eisenbahn in Schlesien

Kulturverein für Schlesien und Mähren e.V. (Hrsg.): Schlesische Bahnansichten. Beiträge zur schlesischen Verkehrsgeschichtete, Ratingen 2017. Ohne ISBN, Softcover, 112 Seiten, zahlreiche Abbildungen, erhältlich direkt; Preis: 24,00 Euro.

Zur Ausstellung „Schlesische Bahnen" in Ratingen ist ein Begleit-Band erschienen. In Wort und Bild wird ein Früher-Heute-Vergleich präsentiert. Angesichts des geringen Seitenumfangs ist den Autoren ein guter Überblick über die schlesischen Bahnstrecken gelungen. Bei der Beschreibung der einzelnen Strecken ist die im Vorsatz abgebildete Kartenbeilage des Amtlichen Kursbuchs von 1900 hilfreich, besser wäre aber eine jüngere Karte gewesen. Die stilisierten Streckenbänder, welche den einzelnen Streckenbeschreibungen vorangestellt werden, sind dem unkundigen Leser keine große Hilfe, weil zahlreiche im Text genannte Betriebsstellen auf ihnen schlicht nicht verzeichnet sind. Auch die Beschreibung des Wechselstrom-Zugbetriebs in Schlesien fällt zu kurz aus. Gewöhnungsbedürftig sind die farblich unterlegten Seiten, gerade bei freigestellten Fotos wirkt dieser Hintergrund störend. Trotz einiger Schwächen kann das Buch jedem Eisenbahnhistoriker empfohlen werden. Wer seinen nächsten Urlaub in Schlesien plant, kommt an diesem informationsreichen Band ohnehin nicht vorbei. *Peter Glanert/ke*

Fazit:* *Überblick über die Schlesische Eisenbahngeschichte

Abbildung eines Niedergangs

R. Tschöp, R. Lüderitz, T. Biallas, P. Wunderwald: Eisenbahnerinnerungen & Eisenbahnrelikte. Wunderwald-Bahnbücher, Nossen 2017. Ohne ISBN, Hardcover, 220 Seiten, 306 Farbabbildungen; Preis: 35 Euro.



Peter Wunderwalds Neuerscheinung stellt gegenüber, wie der Betrieb einst auf den im letzten Vierteljahrhundert stillgelegten Nebenstrecken in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen einst aussah und was aus diesem Teil des mitteldeutschen Streckennetzes wurde. Die historischen Fotos, überwiegend aus der Kamera des kürzlich verstorbenen Ralph Lüderitz, sind, obgleich von unterschiedlicher technischer Qualität, allesamt sehenswert. Die aktuelle Vergleichsbilder stimmen hingegen nachdenklich. Eine farbige Karte, Kursbuchauszüge und kurze Beschreibungen der vorgestellten Strecken runden den Band ab. Bei guter Nachfrage soll es einen zweiten Band geben. Die Bezugsadresse ist Wunderwald Bahnbücher, Steinbuschstr. 30, 01683 Nossen. *oh*

Fazit:* *Dokumentation und Anklage einer fatalen Verkehrspolitik

Neue, alte WCd-Geschichten

Autorenkollektiv: Schönheider Bahn'l-Blicke. Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V., Schönheide 2017. Broschüre, 64 Seiten, 82 Farb- und 19 Schwarzweißabbildungen; Preis: 19,90 Euro.



Nicht zuletzt dank der Bemühungen des FHWE gibt es inzwischen eine Vielzahl Publikationen zu Sachsens erster und längster Schmalspurbahn von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld (WCd-Linie). Mit dieser Neuerscheinung wurden 2017 erneut viele noch unbekannte Fotos der WCd, zum Großteil in Farbe, veröffentlicht. Mit einer mehrseitigen Geschichte würdigt das Heft zudem das Leben des Schönheider Eisenbahners und Eisenbahnfreundes Martin Hahn. Auch eine Kurzgeschichte des Zwickauers Karl Wolf sowie aktuelle Vereinsnachrichten sind enthalten. Das Heft kann per Post beim FHWE e.V., Ottostraße 14, 09113 Chemnitz, oder per E-Mail an bestellung@fhwe.de bezogen werden. *oh*

Fazit:* *Gelungene Fortsetzung der FHWE-Schriftenreihe

Portrait einer Deggendorferin

Bernhard Rückschloß: Die Dampflok „Deggendorf". Zugpferd auf Nebenbahnen im Bayerischen Wald, Deggendorf 2017. ISBN: 978-3-934726-81-9, Softcover, 62 Seiten, etwa 40 Farb- und 30 Schwarzweißabbildungen; Preis: 5,50 Euro.



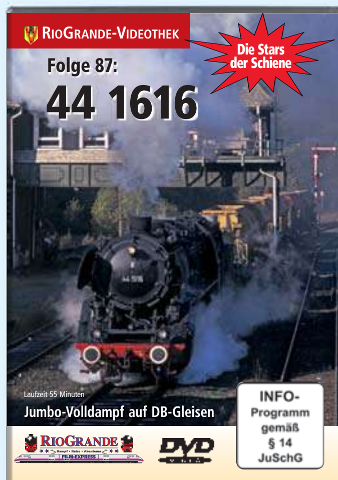
Selten gönnt man sich den Luxus, einer einzelnen Lok eine ganze Publikation zu widmen. Doch weil die ehemalige Regentalbahn-Lok „Deggendorf" (Maffei 5684, 1927) in diesem Jahr 90 Jahre alt wurde , machen Bernhard Rückschloß und der Modell-Eisenbahn-Verein Deggendorf e. V. gerne eine Ausnahme. Der Autor ist der kleinen Lok von Kindesbeinen an verbunden und so konnte er in der Vorbereitung zu diesem Portrait aus einem reichen Fundus schöpfen. Dennoch wirkt das Büchlein bei allem Detailreichtum keineswegs überfrachtet. Dem Verfasser ist eine ausgewogene Mischung von Strecken-, Fahrzeug- und Zeitgeschichte gelungen. Persönliche Erinnerungen – der frühere Lokführer der „Deggendorf" Heinrich Probst kommt in einem Interview zu Wort – und eine hervorragende Bebilderung runden diese Hommage an eine kleine Nebenbahnlok ab. Kleine Unsauberkeiten fallen angesichts des positiven Gesamteindrucks kaum ins Gewicht. Auch in Anbetracht des günstigen Preises kann dieses Buch jedem Dampflok-Freund ans Herz gelegt werden. Dank des Engagements des Bayerischen Localbahnvereins kann die „Deggendorf" heute übrigens im Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein besichtigt werden. *ke*

Fazit:* *Rundum gelungenes Lokportrait

Die NEUEN Stars der Schiene



Die Filmprofis



Die mächtigen Güterzugjumbos der Baureihe 44 bevölkerten jahrzehntelang das Ruhrgebiet und die daran anschließenden Regionen, waren sie doch prädestiniert für den schweren Güterverkehr, der bis in die Schlussphase des DB-Dampfbetriebs dort Alltag war. Das RioGrande-Filmteam konnte im Jahre 1999 den damals noch betriebsfähigen Jumbo 44 1616 vor planmäßigen DB-Güterzügen im Raum Hamm, Hagen und Dieringhausen einsetzen. Bei kaltem, sonnigem Herbstwetter sind herrliche Aufnahmen entstanden, die heute so nicht mehr wiederholbar sind. Erleben Sie einen typischen Einsatztag einer Güterzugdampflok, wie er jahrzehntelang bei der DB Alltag war. Faszinierend sind Blicke hinter die Kulissen und historische Aufnahmen, die an den Planbetrieb der Reihe 44 bei der DB erinnern. Ein Kapitel behandelt die seit einigen Jahren laufende betriebsfähige Aufarbeitung von 44 1616, die nach dem damaligen Spektakel mit Fristablauf abgestellt werden musste.

Laufzeit 55 Minuten • Best.-Nr. 6387 • € 16,95



Sie sind Kult und leider vom Aussterben bedroht: die dieselelektrischen Reihen 72000/72100 der französischen Staatsbahn SNCF, die zu den stärksten Motorloks gehören, die in Europa je gebaut wurden. Ab 1968 waren die teilweise 160 km/h schnellen Boliden die Stars auf französischen Gleisen. Nun verschwanden diese soundstarken Maschinen aus dem hochwertigen Dienst und Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern pilgerten zu deren letzter großer Einsatzstrecke zwischen Paris und Belfort. Unser Team hat die imposanten Loks seit über 15 Jahren immer wieder mit der Kamera aufgespürt. Das Ergebnis sind nicht nur herrliche Zugszenen, sondern auch interessante Blicke hinter die Kulissen – unter anderem im Heimat-Betriebswerk Chalindrey, wo sämtliche Aggregate getauscht werden können, so auch die Elektro- und Dieselmotoren.

Laufzeit 72 Minuten • Best.-Nr. 6386 • € 16,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de





Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 147. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 155 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Fröhliche Farbenspiele bei TX-Logistik • Perfekte Felsen: Mit den neuen Formen von NOCH gelingen spielend feine Felsen. Wie es am besten gelingt, zeigen Schritt-für-Schritt-Bilder • Dampf in Myanmar: Reisen in ferne Länder haben ihre besonderen Reize. Wenn es dann auch noch kräftig dampft, ist das Bahnabenteuer perfekt.

Die DVD: Spessart-Rampe• 03 mit Fotozug D 1000 • 86 1333 im Plandienst auf Usedom • Große V 200-Parade • Umleiterzüge Süddeutschland mit Ludmillas und anderen Raritäten • Baureihen E 10 und E 11

Bonus: 99 1542 auf der Ybbstal-Bergstrecke

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8147 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn Romantik Züge

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel





Das letzte Einsatzgebiet der „Lynetter" („Blitzchen") ist in 2017 die Strecke Vemb – Lemvig – Thyborøn an der Nordseeküste Jütlands.

Deutschlands nördliches Nachbarland Dänemark verfügt über ein etwa 2600 Kilometer großes Eisenbahnnetz, das derzeit vor umfassenden Modernisierungen steht.

Bahn mit Zukunft

Von den insgesamt 5,7 Millionen Einwohnern Dänemarks leben etwa 1,3 Millionen in der Hauptstadtregion Kopenhagen. Neben dem mit dem Festland verbundenen Jütland nördlich der deutsch-dänischen Grenze besteht das Land aus zahlreichen Inseln, die größten sind Fünen östlich von Jütland sowie Lolland, Falster und Seeland im Osten. Durch die Insellage gab es lange Zeit kein durchgehendes dänisches Eisenbahnnetz. Diese Lücken wurden noch bis weit ins 20. Jahrhundert mit Eisenbahnfähren überwunden. Seit 1935 ist Jütland über die Kleine Beltbrücke mit Fünen verbunden, seit 1937 ebenso Lolland mit Seeland über die Storströmbrücke, welche unlängst wegen baulicher Mängel in die Schlagzeilen geriet und baldmöglichst ersetzt werden muss. 1998 wurde die kombinierte Tunnel- und Brückenverbindung über den Großen Belt zwischen Fünen und Seeland eröffnet, zwei Jahre später die Öresundverbindung von Kopenhagen ins schwedische Malmö, was dort den weiteren wirtschaftlichen Aufschwung der länderübergreifenden Grenzregion Kopenhagen/Malmö förderte. Seitdem ist die Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Schweden zumindest im Güterverkehr durchgängig. Dieser hatte sich seit der Elektrifizierung verstärkt auf die „Jütland-Route" von Flensburg über Kolding, Odense nach Kopenhagen verlagert – zu Lasten der Vogelfluglinie mit der Fährverbindung Puttgarden – Rødby, auf der zuletzt nur noch der Personenfernverkehr Hamburg – Kopenhagen verblieb.

Langes Festhalten an der Dieseltraktion

Die 1847 eröffnete Linie Kopenhagen – Roskilde gilt als die älteste auf dem heutigen dänischen Territorium. Das Staatsbahnnetz besteht im Wesentlichen aus den von Kopenhagen ausgehenden Hauptstrecken Richtung Lolland und Jütland, wo sich weitere Hauptstrecken nach Esbjerg an der Westküste und Frederikshavn im Norden Jütlands anschließen, ergänzt durch Querverbindungen und meist private Nebenbahnen. Erst Mitte der 1980er-Jahre wurden Hauptbahnen in Dänemark elektrifiziert, allerdings im von den Nachbarländern abweichenden System mit 25 kV/50 Hz. Dafür lieferte Henschel von 1984 bis 1986 insgesamt 22 E-Loks der Reihe EA, denen 1999/2000 von Siemens 13 Zweisystemloks der Reihe EG folgten. Diese gelangen seitdem auch bis Schweden und Maschen bei Hamburg. Erst seit 2008 fahren das schwedische Unternehmen Hectorrail sowie die damalige Railion Scandinavia (heute DB Cargo) eine größere Zahl durchgehender internationaler Güterzüge mit entsprechend ausgerüsteten Traxx 2 ohne Lokwechsel.

Der Personenverkehr lag und liegt im Wesentlichen in der Hand von Dieseltriebwagen. Legendär war bis 1990 die „Lyntog"-Baureihe MA von MAN und LHB, die na-

hezu baugleich mit dem deutschen VT 601 war. Seit Ende der 1980er-Jahre stellen die Dieseltriebwagen IC 3 („Gumminasen") das Rückgrat des Fernverkehrs dar. Der Struktur des Streckennetzes entsprechend sind diese Fahrzeuge auf ein Flügelzugkonzept optimiert. Dabei verteilen sich die ab Kopenhagen zunächst im Zugverband laufenden Triebwagen unterwegs jeweils auf mehrere Zielorte, zum Beispiel in Fredericia. Ersetzt werden sollten die IC 3 durch die im Jahr 2000 bestellten 83 Triebzüge der Reihe MG, deren Hersteller AnsaldoBreda allerdings zahlreiche technische Probleme nicht in den Griff bekam. Seit den ersten Einsätzen 2008 können die MG bis heute nur im Regionalverkehr genutzt werden, da eine Mehrfachtraktion nicht möglich ist. Die zweiteilige Nahverkehrsvariante (Reihe MP) wurde nach wenigen Einsätzen aufgrund zahlreicher Mängel schon 2016 wieder abgestellt. Zum Teil wurde die Baureihe verkauft. Die ersten MG-Triebwagen hat man auch schon verschrottet. Inzwischen schrieb die Dänische Staatsbahn (DSB) die Beschaffung von neuen E-Loks aus, welche ab etwa 2020 die Doppelstockzüge auf Seeland bespannen sollen.

Im Personenverkehr wurden 2016 insgesamt 192,6 Millionen Reisende befördert, davon 116 Millionen im Bereich der S-Bahn Kopenhagen. Neben der Staatsbahn sind zahlreiche private Anbieter im Personenverkehr aktiv, etwa die DB AG-Tochter Arriva, die ein größeres Regionalnetz in Jütland mit LINT-Triebwagen betreibt, oder Lokaltog, ein Zusammenschluss mehrerer ehemaliger Privatbahnen im erweiterten Großraum Kopenhagen. Die Midjyske Jernbaner und die Nordjyske Jernbaner bedienen kleinere Netze in Jütland. Die Gesellschaft Öresundståg AB betreibt den Regionalverkehr über die Öresundverbindung bis weit nach Schweden hinein. Von dort kommt im Fernverkehr wiederum die schwedische Staatsbahn SJ mit ihren X 2000 bis nach Kopenhagen. Die Deutsche Bahn fuhr noch vor kurzem mit ihren Diesel-ICE von Hamburg in die dänische Hauptstadt. Die wesentlichen Betreiber im Güterverkehr sind Captrain, CFL, DB Cargo Scandinavia, Hectorrail und TX-Logistik. Einzelwagenverkehr findet jedoch seit etlichen Jahren kaum noch statt. So ist der Güterverkehr auf einzelne Gleisanschlüsse und KV-Terminals wie in Taulov bei Fredericia oder bei Kopenhagen, ansonsten vor allem auf den Durchgangsverkehr zwischen Deutschland und Schweden konzentriert.

Grenzüberschreitende Betreibervielfalt

Inzwischen wurde in Dänemark ein umfassendes Investitionsprogramm beschlossen, das eine Elektrifizierung der meisten dieselbetriebenen Hauptstrecken vorsieht. Als erster Abschnitt gingen im August 2017 die 57 Kilometer von Esbjerg und Lunderskov (bei Kolding) in Betrieb.



Hectorrail war Vorreiter beim durchgehenden Güterverkehr Deutschland – Schweden. 241 003 durchfuhr am 13. September 2012 mit einem KV-Zug den Bahnhof Lunderskov bei Kolding.


Die große Storströmbrücke wurde 1937 eingeweiht. Am 15. August 2017 schiebt eine Henschel-Lok der Reihe ME ihren Zug in Richtung Norden.

Der inzwischen elektrifizierte Bahnhof Esbjerg am 16. Juli 2015: Noch heute dominieren hier die pannengeplagten MG und LINT-VT von Arriva.

Mangels elektrischer Fahrzeuge werden die meisten Züge jedoch vorerst weiterhin als Dieseltriebwagen fahren. Bis 2019 soll die Strecke Køge Nord – Næstved im Rahmen der nördlichen Anbindung an die geplante feste Fehmarnbeltquerung folgen. Weitere Strecken bis Kalundborg, Frederikshavn und Struer werden bis 2026 erwartet.

Dänemarks erste Hochgeschwindigkeitsstrecke entsteht derzeit für umgerechnet etwa 1,5 Milliarden Euro zwischen Kopenhagen und dem 60 Kilometer entfernten Ringsted. Damit werden westlich der Hauptstadtregion zusätzliche Streckenkapazitäten mit kürzeren Fahrzeiten geschaffen. Die Inbetriebnahme ist für 2018 geplant. Allerdings sind noch keine Fahrzeuge für die dort mögliche Geschwindigkeit von 250 km/h vorhanden.

Erste Strecke für Hochgeschwindigkeit

Daneben gibt es Planungsansätze für weitere Neubaustreckenabschnitte, beispielsweise auf Fünen oder in Jütland, welche die für ein künftiges Taktfahrplansystem notwendigen Fahrzeitverkürzungen ermöglichen sollen.

Das größte Projekt aber ist der 2015 vom dänischen Parlament beschlossene Bau eines kombinierten Autobahn-/Eisenbahn-Tunnels unter dem Fehmarnbelt nach Deutschland. Derzeit geht man von einer Inbetriebnahme im Jahr 2028 aus. Bis dahin müssen allerdings auch die nördliche und die südliche Zulaufstrecke fertiggestellt worden sein, was insbesondere für den deutschen Teil von Lübeck bis Puttgarden aufgrund zahlreicher Proteste und einer noch unklaren Finanzierung nicht als gesichert gilt. Man kann aber davon ausgehen, dass sich der heute über die Jütland-Route laufende Güterverkehr wieder auf diesen kürzeren und dann schnelleren Weg verlagern wird. Die vor einigen Jahren prognostizierten erheblichen Steigerungen im internationalen Verkehr zwischen Deutschland und Schweden sind allerdings bisher nicht in dem seinerzeit genannten Maße eingetreten. Kritiker befürchten daher, dass die Grundlage der Finanzierung des Tunnels durch Maut- und Trassengebühren nicht abgedeckt sein wird. Neben den Elektrifizierungen hat das



Die IC3-„Gumminasen", wie diese Einheit am 3. April 2014 zwischen Kolding und Flensburg, sind das Rückgrat des Fernverkehrs in Dänemark. Dieser Abschnitt ist inzwischen zweigleisig.

Den größten Anteil am Fahrgastaufkommen hat die Kopenhagener S-Bahn. Das Foto wurde am 8. August 2008 aufgenommen.



dänische Parlament 2009 beschlossen, ein Signalisierungsprogramm aufzulegen und das gesamte Streckennetz bis Ende 2023 mit dem European Train Control System (ETCS) auszurüsten – ein im Vergleich zu den Vorhaben vieler anderer europäischer Infrastrukturbetreiber sehr ambitionierter Plan. Das S-Bahn-Netz Kopenhagen soll bereits bis 2021 modernisiert werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die dänische Politik inzwischen viel Geld für die Verbesserung des Eisenbahnsystems bereitstellt, um durch Neubaustrecken, Elektrifizierungen und modernisierte Signalisierung das selbst gesteckte Ziel, eine Verdoppelung der Bahnreisendenzahlen bis 2030, erreichen zu können. □

Jürgen Hörstel



FOTOS: JÜRGEN HÖRSTEL

Transitroute nach Schweden: 185 324 mit einem Zug des Kombinierten Verkehrs (KV) am 10. Juni 2015 bei Taulov.

www.badische-zeitung.de/rheintalstrecke

Das Dossier zum Projekt

Umfangreiche Sammlung von Presseberichten zu einem Jahrhundert-Projekt

■ Nach Wochen des Wartens ist die Rheintalbahn endlich wieder frei. Doch die Folgen des verhängnisvollen Unglücks während der Bauarbeiten am Rastatter Tunnel werden die Verantwortlichen noch lange Zeit beschäftigen. Der Ausbau der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel steht seither im Fokus der Öffentlichkeit. Die Badische Zeitung aus Freiburg berichtet seit Jahren ausführlich über Entwicklungen rund um das Megaprojekt. In einem umfangreichen Dossier haben die Redakteure mehr als 180 Texte und Dokumente gesammelt, die den Ausbau der Rheintalbahn aus verschiedensten Blickwinkeln betrachten. Wer ein Gegengewicht zur Berichterstattung der Projektbeteiligten sucht, wird hier fündig. Vielleicht lässt sich mit der passenden Lektüre auch die Wartezeit bis zur Fertigstellung des Projekts ein wenig verkürzen.

www.baureihe111-fanseite.de

Die E-Lok-Veteranen

Zahlreiche Fotos dokumentieren die Einsatzgeschichte dieser modernen Klassiker

■ Mit ihrem 70er-Jahre-Charme bringen die Loks der Baureihe 111 Abwechslung in den heutigen Bahnalltag zwischen Triebzügen und Traxx-Lokomotiven – kein Wunder, dass sich die 111 bei Eisenbahnfreunden wachsender Beliebtheit erfreut. Wer tiefer in die Geschichte dieser Baureihe eintauchen will, sollte einen Blick auf diese Seite werfen. Neben einer Bildergalerie samt Überblick über die verschiedenen Lackierungsvarianten findet man hier alles Wichtige zu Geschichte und Technik. Diverse Umlaufpläne ergänzen die ausführlichen Informationen zum Fahrzeugeinsatz. Größtes Manko der Seite: Eine aktuelle Statistik sucht man leider vergebens, die meisten Kapitel enden mit Updates aus dem Jahr 2013.

www.jernbanemuseet.dk

Eisenbahn auf Dänisch

Das Eisenbahnmuseum der DSB in Odense

■ Backsteinhäuser, Buchenwälder und weite Sandstrände. Dänemark ist nicht nur ein herrliches Urlaubsziel, sondern auch eine wunderschöne Kulisse für den Eisenbahnbetrieb. Die umfangreichste Sammlung zur Eisenbahngeschichte unseres nördlichen Nachbarlandes findet man im Eisenbahnmuseum in Odense. Die umfangreiche Fahrzeugsammlung des Museums ist im alten Ringlokschuppen der Stadt untergebracht, daneben vermittelt eine Dauerausstellung einen Überblick über die dänische Eisenbahngeschichte. Neben zahlreichen Sonderausstellungen bietet das Museum auch immer wieder Sonderfahrten an. Der Eintrittspreis ist für dänische Verhältnisse vergleichsweise moderat. Auf der frisch und übersichtlich gestalteten Homepage des Museums findet man alle nötigen Informationen, um einen Besuch in Dänemark zu planen. Neben Dänisch und Englisch sind alle Inhalte erfreulicherweise auch auf Deutsch abrufbar.

www.route-industriekultur.ruhr

Der beste Weg durch den Pott

Auf den Spuren der Schwerindustrie lässt sich das Ruhrgebiet am besten entdecken

■ Kaum eine Gegend in Deutschland wurde so stark durch den Bergbau geprägt wie das Ruhrgebiet. Doch der „Pulsschlag aus Stahl", den Herbert Grönemeyer noch 1984 seiner Heimatstadt Bochum attestierte, ist erlahmt. Der Abschwung der Bergbau- und Schwerindustrie hat tausende Kumpel arbeitslos gemacht und das Bild einer ganzen Region gewandelt. Um das industrielle Erbe des Ruhrgebiets zu bewahren, hat der Regionalverband Ruhr die Route Industriekultur ins Leben gerufen. Als sogenannte Ankerpunkte dienen prominente Landmarken wie die Zeche Zollverein oder das Schiffshebewerk Henrichenburg. Diese Orte werden zu Ausgangspunkten für eigene Entdeckunsreisen zu den Resten der alten Industrie-Welt an der Ruhr. Daneben haben die Verantwortlichen 30 verschiedene Themenrouten gestaltet, die etwa zum Duisburger Hafen oder in die Parks und Gärten der Region führen. Auch der, den es mehr zur Eisenbahn zieht, wird auf dieser Seite fündig: Die Themenroute 15 ist allein den Bahnen im Revier gewidmet. Sie führt vom Eisenbahnmuseum in Bochum bis zum LVR-Industriemuseum in Oberhausen und umfasst insgesamt 75 Stationen, darunter zahlreiche Bahnhöfe, altehrwürdige Hochbauten und viele Museen.



Ein Intercity nach Athen überquert den Gorgopotamos-Viadukt, der teils noch provisorische Stützen besitzt. Im Hintergrund: der Golf von Malia.

Die in Kürze geplante Eröffnung der griechischen Neubaustrecke zwischen Lianokladi und Tithorea an der Hauptstrecke Thessaloniki – Athen gibt Anlass für einen vielleicht letzten Besuch dieser beeindruckenden Gebirgsbahn über den Trachina- und Bralos-Pass.

Rückzug aus dem Gebirge

Ein Geheimtipp und eine letzte Chance für den Besuch einer wilden Gebirgsbahn. Der südliche der beiden Neubauabschnitte im Verlauf der griechischen Hauptstrecke wird den jetzigen Übergang über das Bralos-Gebirge durch den neun Kilometer langen Kallidromo-Tunnel ersetzen, der etwa 20 Kilometer östlich der heutigen Linienführung entsteht. Doch der für Mitte 2017 geplante Eröffnungstermin verschiebt sich erneut.

Nicht nur die Geographie, auch die historische Bedeutung des Passüberganges, die bis in die Antike zurückreicht, macht die Route an den Thermopylen zu etwas Besonderem. Vor allem die Nordrampe der 1908 eröffneten Hauptverbindung verdient wegen ihrer kühnen Trassierung eine nähere Betrachtung. Spektakulär erklimmt die Strecke von Lianokladi aus (knapp über Meereshöhe) den Eingang zur Asopos-Schlucht bei Trachina, um nach dem Einschwenken nach Süden deren imposantem Verlauf zu folgen. Nicht weniger beeindruckend sind die folgenden Kilometer bis zum Bralos-Tunnel, in dem die Strecke ihren höchsten Punkt (400 Meter





Nördlich von Lianokladi verläuft die alte Linie zunächst parallel zum zweiten Abschnitt der Neubaustrecke, um sich anschließend in vielen Schleifen über das Othris-Gebirge zu winden.

über NN) erreicht. Der erste Abschnitt nutzt noch den natürlichen Verlauf des Geländes. Einige Kunstbauten wie das berühmte Gorgopotamos-Viadukt helfen, Flusstäler zu überwinden. Die genannte Brücke steht als Symbol für den griechischen Widerstand gegen die Besatzungstruppen während des Zweiten Weltkrieges. Noch heute zeugen Notstützen von den Ereignissen der Vergangenheit. Das Viadukt wurde durch englische Spezialeinheiten gesprengt, nachdem griechische Partisanen die Wachen überwältigt hatten.

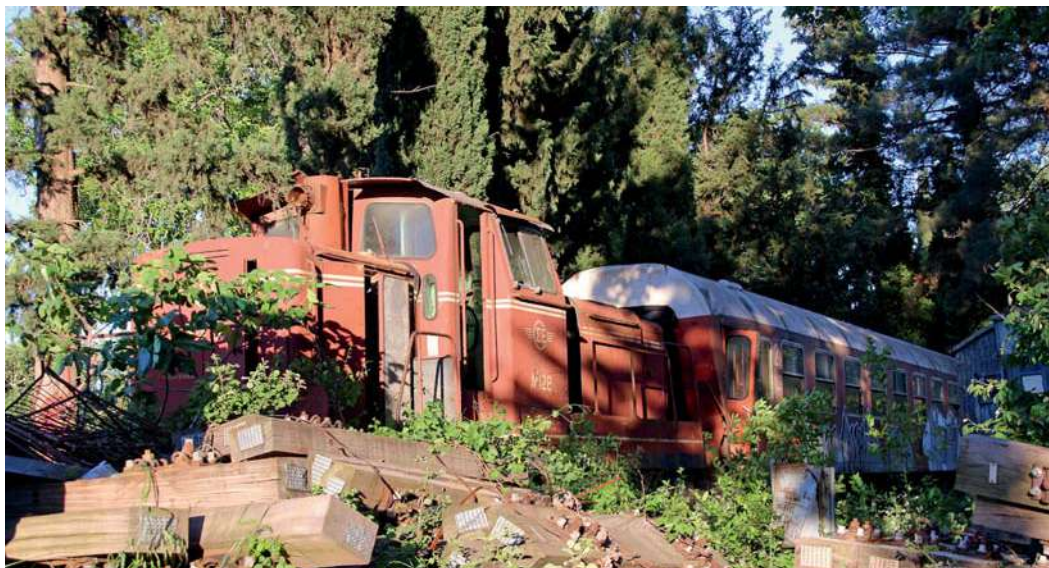
Bereits beim Haltepunkt Trachina mit seinem Kloster hoch über dem Dorf Ano Vardates wurde die Trasse mühsam dem Fels abgerungen. In teils senkrechter Wand steigt die Trasse weiter an, um nach einigen Tunnel und Brücken in die Asopos-Schlucht einzuschwenken. Nach einem antiken Dorf in der Nähe der Strecke wurde diese Region „Trachina“ benannt. Der Sage nach stammte Efialtes aus diesem Dorf: Er verriet den Persern im Jahr 480 v. Chr. den Zugang hinter die Linien der Spartaner und beeinflusste so den Ausgang der Schlacht bei den Thermopylen nachhaltig.

Nach dem Schwenk in südliche Richtung verläuft die Strecke hoch über dem Fluss Asopos, nun begleitet vom beschilderten Wanderweg „Railroad Path“. Auf ihm kann der „Trainspotter“ der Strecke bis zur Ausweichstation Asopos folgen. Stets oberhalb der Bahn folgt dieser mitunter am schwindelerregenden Abgrund entlangführende Saumpfad ebenso spektakulär wie die Bahn dem Verlauf der Schlucht. Einige Tunnel und zwei wunderschön in die Natur eingefügte Steinbogenviadukte befinden sich in diesem Abschnitt.

An der Mandritsa-Brücke, einer Stahlfachwerkkonstruktion, beeindrucken Natur und Abgeschiedenheit ebenso wie die Gedanken an den acht Jahre dauernden Bau und die extreme Herausforderung an das ausführende französische Unternehmen. Den eigentlichen Höhepunkt der Strecke, die Asopos-Brücke, erreicht man jedoch am besten von der entgegengesetzten, südlichen Seite her. Wie auf dem

Die Asopos-Brücke ist nur schwer erreichbar

„Railway-Path“ (ab Asopos) muss man auch hier teilweise entlang der Gleise wandern. Im Jahr 1943 war dem Sprengkommando unter britischer Leitung der Zugang zur Trasse wegen der Wachmannschaften nicht möglich. Daher seilten sich die Männer an Stricken, die aus Fallschirmseilen geknüpft waren, in mehreren Versuchen in die eigentlich unbezwingbare Schlucht ab,



Im Bahnhof Lianokladi münden die Teilabschnitte der Neubaustrecke von Domokos beziehungsweise Tithorea ein. Unter den zahlreichen abgestellten (Schrott-) Fahrzeugen finden sich, etwas versteckt, auch alte Bekannte aus Deutschland.

um die damalige, sehr elegante Dreigelenksbrücke zu sprengen. Der Wiederaufbau durch die Deutschen misslang beim ersten Versuch, da ein Brückensegment beim äußerst schwierigen Freivorbau abstürzte. Heute steht wenige Meter weiter westlich eine neue Brücke. Das alte Tunnelportal, nicht zu bergende Brückenreste in der Schlucht und eine Gedenktafel zeugen noch heute von der Vergangenheit.

Der aufgelassenen Ausweichstation Eleftherochori folgt die lange Papadia-Brücke. Wie alle anderen Stahlbrücken der Strecke fiel auch sie den Sprengungen zum

Alle Stahlbrücken wurden gesprengt und neu gebaut

Opfer und wurde neu aufgebaut. Eine wirklich schlechte und eine passable Piste erschließen die Station und Brücke vom entfernten Straßenpass aus. Keinen Kilometer nach dem Bauwerk folgt schon der Bralos-Scheiteltunnel. Die Trasse fällt nun völlig unspektakulär, passiert den Bahnhof Bralos und führt, angepasst an das Gelände, in den weiten Talboden nach Tithorea (153 Meter ü. NN), zum südlichen Ausgangspunkt der Neubaustrecke.



Eigentlich wäre zu früher Stunde ein AEG-Triebzug auf dem Gorgopotamos-Viadukt zu erwarten gewesen. Die GTW-Dreifachtraktion machte sich im warmen Morgenlicht aber auch sehr gut.



Selbst das Durchgangsgleis (links) des Ausweichbahnhofs Asopos zeugt von der mangelnden Wartung der Strecke in den letzten Jahren. Die Passage der Züge gleicht einer Achterbahnfahrt.



Eine DE 2000 rollt mit dem IC 56 in nördlicher Richtung talwärts. Es folgt noch ein zweiter Asopos-Steinbogenviadukt, dann verschwindet die Trasse im Tunnel, um den Canyon zu verlassen.



Entlang der Bergstrecke verläuft ein gut ausgeschilderter Wanderweg für Eisenbahnfreunde.

Stars im IC-Dienst waren über lange Jahre die aus DDR-Produktion stammenden Triebzüge, vor Ort „AEG“ genannt, die auch heute noch zum Teil im Einsatz sind. Der bereits elektrifizierte Nordast der Hauptstrecke macht deren Durchlauf bis Thessaloniki aber unwirtschaftlich.

Neben den heute noch im (tagsüber seltenen) Güterzugdienst anzutreffenden „Alcos“ haben die (wie die V 200) zweimotorigen DE 2000-Loks der griechischen Baureihe 220 den Fernverkehr auf der Strecke nahezu komplett übernommen. Die 2100 kW starken dieselelektrischen Loks wurden ab 1998 von Adtranz geliefert. Zum Zeitpunkt ihrer Bestellung war deren Umbau auf Elektro-Traktion noch fest eingeplant. Diesem Vorhaben dürfte die endlos verzögerte Inbetriebnahme der Neubaustrecke (Baubeginn war 1997) aber wohl ein Ende bereitet haben. Doppeltraktionen mit zwei DE 2000 vor den oft nur

Dieselelektrische Zweimotorer im Einsatz

aus sechs Wagen bestehenden Intercitys sind weniger der Zugkraft oder Energieversorgung geschuldet, vielmehr verbleiben die Loks im Umlaufplan als Pärchen zusammen, um so auch die schwereren Nachtzüge mit Autotransportwagen zwischen Thessaloniki und Athen zu bespannen.

Die wenigen Güterzüge laufen meist im Nachtsprung, so dass man schon viel Glück haben muss, einen vielleicht sogar mit zwei „Alcos“ bespannten Zug bei gutem Licht vor die Linse zu bekommen.

Besonders beliebt, sowohl bei Reisenden als auch Bahnfans, sind die sonntäglichen Dreifachtraktionen aus GTW-Zügen, halten sie doch als Regionalzüge an zahlreichen kleineren Stationen und bieten sie doch eine willkommene Abwechslung zu den gleichförmig zusammengestellten IC-Garnituren. Der Umlauf der GTW wird genutzt, um Züge zum Betriebswerk in Athen und wieder zurück zu bringen.

Auch der nördlich von Lianokladi gelegene Streckenabschnitt nach Domokos wird in absehbarer Zeit durch eine Neubaustrecke obsolet werden. Diese Bergstrecke ist zwar weniger spektakulär, aber auch dort sind die zahlreichen Brücken und der kühn geschwungene Streckenverlauf zweifellos einen Besuch wert. □

Werner Eichhorn/abp



Der Zug 3520 passiert die berühmte Asopos-Schlucht auf der gleichnamigen Brücke. Das alte Tunnelportal lugt rechts gerade noch hervor und zeigt den Verlauf der alten Trasse.



FOTO: KOSTAS KAKAVAS

Als man ab München noch ohne Umsteigen nach Athen reiste: Die ehemalige V 200.1 mit der Nummer 428 führt am 24. September 1991 den D 290 „Akropolis“ über das Papadia-Viadukt.



FOTOS (9): WERNER EICHHORN

Der aus einer AEG-Garnitur gebildete IC 58 aus Athen legt sich in die südliche Einfahrt des Bahnhofs Bralos, um nach zwei Kilometern den gleichnamigen Tunnel und den Scheitelpunkt der Strecke zu erreichen. Im Hintergrund liegt das Parnass-Massiv.

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

flexilicht.de

www.modellbau-chocholaty.de

Auflösung einer digitalen Großanlage in Spur 1 (ca. 300 qm) mit Thema Ruhrgebiet, Epoche 3–4. Verkauf als Ganzes oder in Teilen, separater Erwerb von Rollmaterial (u.a. Dingler, KM1, Märklin, Kiss, Wunder) möglich. Seriöse Anfragen unter: sammlerobjekt@gmail.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-station-ettlingen.com
Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

www.MDVR.de – Wir nehmen uns Zeit für Sie! – Ihr Partner für rautenhaus digital®

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten! Farblich bereits fertig!
BR 56.5-6 sä. IXHV 50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Großes Angebot Spur 0 von ETS, Paya, Buco an Loks u. Waggons. Schienen von Lenz, ETS, Lionel. Zubehör wie Bahnhöfe, Signale, Brücken, handbemalte Metallfiguren. Loks, Triebwg. in Finescale (Fulgurex, SMF, Spring). Tel.: 07042/22985.

www.spur-0.de

Lehmann Eisenbahn komplett: 9 Waggons, 1 Diesellok, 1 Dampflok, Transformator, 12 Bahnsteigplatten, Prellbock, Schienenkreuz, 2 Weichen re. 600 mm, 3 Weichen li. 600 mm, 6 Schienen 81,5 mm, 140 Schienen 300 mm, 63 Schienen gebogen 600 mm. 2x aufgebaut. VB € 1.900,–. Tel.: 02325/71458.

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409



Auhagen
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49(0)3735.668466
www.auhagen.de

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Böttcher Modellbahntechnik
Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile
Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962 • info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Jetzt wieder da

Ihr Fachmarkt für die Region Chemnitz
www.modelleisenbahn-cms.de
CHEMNITZER Modellbahn SHOP
neues Team • neuer Laden • neuer Service • nur der Name bleibt
Chemnitzer Modellbahnshop • Inh. Michael Jakob • Mittweidaer Str. 6 • 09661 Hainichen
Tel.: 037207/993292 • info@chemnitzer-modellbahnshop.de

Jetzt wieder da

Auflösung einer Spur-1-Anlage, Loks, Waggons, Schienen, Gebäude, Zubehör. Kontaktaufnahme unter 08247/33162 oder E-Mail juh.krause @web.de.

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Verkaufe Magnus IIm Rollwagen DR Bj. 1998, Metall, kugelgelagerte Achsen, wenig gelaufen, nur an Selbstabholer für € 330,–. Frank Hönig, Lunzenau/Sachsen, E-Mail: frankhoenig@t-online.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Märklin BR 23014 (3005) blaue OV € 40,–; BR 89 (3029) blaue OV € 25,–. Fleischmann: BR 65014 Ganzmetall € 70,–; BR 111036 OV orientrot € 75,–. Liliput-Wien: BR A 3/5 10750, Dummy mit Licht € 40,–. Tel.: 02454/6350.

Biete: D-Zugwagen von Fa. Schicht bzw. VEB Modellbahn Dresden, Katalog Nr. 426/62, 75, 77, 79, 81, 91, 93, 94. Je Wagen € 10,– + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik
NEU
Kleinst-Serie des DR Pwg 88 als Daa
in Vorbereitung.
Auslieferung Herbst 2017
> **Restbausätze des** C4i-35a, BCi-35a und ES 85.40 noch vorhanden.
1990 25 Jahre 2015
MODELLBAHN KLEINSERIEN NEUMANN
Alle Bausätze lackiert und bedruckt
Info gegen 1,40 € in Briefmarken oder
neumann.mi@online.de
Vertrieb und Versand nur von
Modellbahn-Kleinserien I. Neumann
Malterstr. 53 • 01159 Dresden

www.modellbahnritzer.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.mbs-dd.com

www.Modellbau-Gloeckner.de

Fleischmann H0-Sammlung aus den 80er Jahren. Kompl. Paket VB € 40.000. Alle Artikel im Originalkarton und wenig gebraucht, sie ruhen seit 26 Jahren sauber und trocken in 3 Umzugskartons. Liste per E-Mail: klaus1980ersammlung@web.de.

www.puerner.de

www.zuz-modellbahn.com

Verkaufe E-Loks von Roco, analog: E71, E10.12, 144, E50, E41, E18, E94, 194, E10, E03, ET85 sowie jede Menge OL-Material, gebraucht und ungebraucht. Lima Rheingoldwagen. Am liebsten an Selbstabholer. Tel.: 02775/1430.

www.moba-tech.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Olsenbande in H0 Tresorwagen € 36,–; Olsenbandefigurenset € 8,50; Chevrolet Bel Air € 25,50. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@ hotmail.com.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.menzels-lokschuppen.de

Ha-Nuller aufgepasst: Fahrzeuge 2L= und DCC Trix, Flm., Roco, Liliput u.a. wg. Anlagenverkleinerung abzugeben. Liste gegen € 1,– Rückporto. Link, Zalfenstr. 16, 41352 Korschenbroich. Tel.: 02161/641724.

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.d-i-e-t-z.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

Ankauf – Verkauf – Neuware
www.modellbahn-diehl.de
Mobil: 0172 / 71 58 412

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.jbmodellbahnservice.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Fleischmann H0 Teilauflösung meiner Sammlung noch bis zum 16.12. im Trödelhaus, Bruchweg 30, 41571 Viersen-Dülken, mittwochs 12–19h, samstags 10–16h. Zahlreiche Loks, Waggons, Ganzzüge und Zubehör, 60er–90er Jahre. Info 01575/9326616.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Lil.: Triebw. Wittfeld BR 177 DB € 80. Hamo: Dampfl. BR 44 DB € 70. Piko DDR 2-achs. Perso.- + Güterwg., Stck. € 3, bei 10 Stck. € 2,50. Prefo (ehem. Schicht) 4-achs. D-Zugwg. Oberlicht Stck. € 7. 1 Paar Windberw. neu € 30. Alles + Porto. 03335/31076 (nach 20 Uhr).

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen

Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kablowerweg 89 | D – 12526 BERLIN
www.mike-lorbeer@t-online.de

MoBa · Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

ELEKTRO RODE
Inhaber Ronny Rode
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9–12 Uhr
Dorfstraße 39b
01768 Glashütte-Luchau
Tel.: 035053/48494
Fax: 035053/49763
www.elektrorode-online.de
elektro-rode@t-online.de

Elektro-, Blitzschutz-, Heizungsanlagen
Photovoltaische Anlagen • Elektrowerkzeugreparatur
Fachhandel und Modelleisenbahn
Rathausstr. 24 • 01773 Altenberg
Tel.: 035056/32859 • Fax: –/ 32823 • elektro-rode.altenberg@t-online.de

MODELLBAHN AUMILLER
www.naskapi.de

...auf über 220 qm!
in der Oberpfalz
u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Faller - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und und ....
Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de
Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!

Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinbau
online-shop: www.naskapi.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder. Infos und Kontakt www.modellbahn-verkauf.de.

www.modellbahn-keppler.de

Private Sammlungsauflösung H0 2-Leiter, orig. verpackt u.a. Roco, Piko, Liliput, Gützold, Fleischmann. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007. E-Mail: kledermann@gmx.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagenset mit Innenbeleuchtung € 160,–. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.modelltom.com

Roco V 80-Digital-Startset mit Nahverkehrszug neu € 135; Roco 62595 BR 115 Ep. 5 neuw. € 80; Piko-Set BR 182 + 2 Dostowagen neu € 92; Roco 45701 ital. D-Zugwagen 1./2. Kl. neu € 38; Märklin 43352 Set 2 Nebenbahnwagen neu € 60. 0212/24929904.

www.modelleisenbahn.com

H0-2L-Rollmat. ROCO, FLM., RÖWA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewand-, Behälter- u. offene Güterwagen, auch RÖWA Super-D-Zugwagen z.B. in Pop-Lackierung, vieles andere mehr, alles kpl. neu, alle Fahrz. ungelaufen, alle mit KK-Kulissenführung, meist originalverpackt, günstige Preise. Liste Bfm. 85 ct, J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg, aj.blank@t-online.de.

www.carocar.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Biete über 80 Lok-/Wagenmodelle Spur N, neuwertig/unbespielt, OVP, sowie Peco-Gleise und Weichen, alles neu/unbenutzt, Neuwert gesamt über € 5.500,–, zum Verkauf, nur zusammen. Anfragen: petertaubert@gmx.de.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppler.de

Plastikbausätze: Kibri 9315 Eisenbahnerwohnhaus € 30,–; Kibri 9509 Bahnhof „Burg-Spreewald" € 45,–; Kibri 39492 Bahnhof „Reichelsheim" € 45,–. Faller 120166 Wasserturm € 45,–. Tel.: 02454/6350.

www.modellbahnservice-dr.de

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen, 2. Auflage von 1938. Tel.: 08094/9073737.

Verkaufe: Das Archiv der deutchen Dampflokomotiven, Das Archiv der deutschen Diesel- und E-Lokomotiven, „Neuzustand", Preis VS. Tel.: 09708/7041040.

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,– + € 7,– Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe Eisenbahn-Journal, Lok-Magazin, Eisenbahnmagazin, der Preis der Zeitschriften beträgt € 1,– Einzelpreis. Verkaufe u.a. Videos von Stars der Schiene, der Stückpreis beträgt € 1,–. Die Zeitschriften auch als 12 Monate Paket abzugeben. Eisenbahnbücher. Wer Interesse hat soll sich melden. Anruf nach 14 Uhr bis 18 Uhr, Tel.: 04721/396305.

www.vgbahn.de

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

www.bahnundbuch.de

Deutsche Norm. Lon2 Zeichnungsverzeichnis für Lokomotiven, Lon3 Zeichnungsverzeichnis für Tender, einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen Lon 52. Des weiteren Lon 71 – Lon 8040. Alles in 2 Ordnern, meistbietend abzugeben. Böttcher, Tel.: 03443/207639.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

www.motiv-kalender.de
Eisenbahnkalender mit schönen Motiven im Format A2

GESUCHE
Dies + Das

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.: 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Suche H0-Dampflok 01, neu, Baukessel, altes Fleischmann-Modell Nr. 4170 und Schnellzugwagen 2. Kl. grün 5104, guter Zustand. Tel.: 0160/3771316.

Suche Trix-Express BR 01 Wagner-Windleitbleche. Berliner TT: BR 56 DR und BR 35 DR. W. Emmerich, Tel.: 06223/5171.

Suche: Märklin Schürzenwagen-Set. 43237 und 43238, Rheingold, blau, DB, Ep. 3b. Bitte nur neue Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Flm. 4075 BR 78 DB, nur neuere Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Sammler sucht Mäklin H0!!! Loks, Triebwagen, Wagen, Sets, Zugpackungen!!! 4M for Militär!!! Sondermodelle 150 Jahre Märklin!! Z.B. 31859 Krokodil-Set!!! US-Loks u.v.m. Ihr freundliches Angebot an 0171/3184584!!!!!

Suche Flm.-Set 4887 Ruhr-Schnellverkehr DRG. Tel.: 07258/7303 (abends).

Ich suche Märklin Metall 1079-82-85-89, 10821, 10861, 10891, 10900 Skandinavien- und USA-Modelle. Bitte schreiben an: Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla/Schweden.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

www.vgbahn.de

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

Suche von A.M.C.E. das Wagenset 1, Art.-Nr.: 55071 Wetterstein und das Wagenset 2, Art.-Nr.: 55072 Wetterstein. Wer kann helfen? Tel.: 02255/959444.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche Hp1 Eisenbahnmodellbau heute von Willy Kosak, Hefte Nr. 3, 4, 6, 7, 10, 11 und 18. Tel.: 0761/2927608, E-Mail: klemm@posteo.de.

Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen – Ostdeutsche Eisenbahngeschichte, Band 2, Bufe Fachbuchverlag, Egglham. Tel.: 03501/781798, mobil: 0171/7901998, Fax: 03501/781790.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.menzels-lokschuppen.de

www.puerner.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Vermiete 2 Ferienwohnungen für 6 Personen und für 4 Personen im Erzgebirge. Es befinden sich die Pressnitztalbahn (Entfernung 5 km) und die Fichtelbergbahn (10 km) in unserer Nähe. Kontakt: Tel.: 037343/7056 o. 21510, www.ferienwohnungbraeuer.de – inge.braeuer@t-online.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,–. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

18.11.: Freizeitheim, Wildmoosstr. 36, 82194 Gröbenzell, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 11–18 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

19.11.: Görlitz Modell BÖRSE, 10–14 Uhr, Wichernhaus, Johannes Wüstenstr. 23a, 02826 Görlitz. Info: www.modell-bahnhof.de

25.11.: DB-Casino, Richelstr. 3, 80634 München, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

26.11.: Britzer Modellbahn- + Spielzeugbörse von 10–13 Uhr im Gemeinschaftshaus am Lichtenrader Damm 198–212, 12305 Berlin. Eingang Barnetstr. Info: 030/6858650 ab 20 Uhr.

26.11.2017 + 21.01.2018: Modellbahnbörse BUTZBACH, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 02./30.12.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 03.12.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. Jeweils 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

www.modellbahnboerse-berlin.de 03.12.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". 09.12.: 38871 Ilsenburg, Harzlandhalle. 10.12.: 09009 Chemnitz, Stadthalle. 17.12.: 08529 Plauen, Festhalle. Sa. 30.12.: 08056 Zwickau, Stadthalle. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

03.12.: Modelleisenbahn- und Autobörse, 10–16 Uhr, Dillingen/Saar, Stadthalle. www.eisenbahnfreunde-dillingen.de

03.12.: Modellbahntauschmarkt, 9.30–15 Uhr, in der Stadthalle, Rathausplatz 36, 65760 Eschborn. Info-Tel.: 06196/482129 (ab 19 Uhr, M. Etzel). www.eisenbahnfreunde-taunus.de

03.12.: Freisinger Modellbahnbörse, von 9–13 Uhr in der Mehrzweckhalle Luitpoldanlage, 85356 Freising, Luitpoldstr. 1. Info: www.mec-freising.de/modellbahnboerse/info

03.12.: Modelleisenbahn- und Modellautobörse inkl. reparier Café des Modell-Eisenbahn-Club Gernsheim e.V., 10–16 Uhr, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz in 64579 Gernsheim, Info-Tel.: 06158/7476510 oder www.mec-gernsheim.de

03.12.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Arvena Park Hotel, Görlitzer Str. 51, 90473 Nürnberg. Eintritt frei! Info: Udo Köstler, Tel.: 0911/555658, udo.koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

03.12.: 47. Modellbahnbörse mit kleiner Modellbahnausstellung des Modellbahnclub Güstrow e.V., 9–12 Uhr, Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr, Landesbrandmeister-Bever-Str. 1, 18273 Güstrow. Tel.: 03843/212635, Kontakt@mec-guestrow.de

03.12.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

03.12.: Großer Modellbahn-, Modellauto- u. Spielzeugmarkt, 11–16 Uhr, in Ulm-Messe. Info: M. Höpfer, Tel.: 07543/3029064, www.spielzeugmarkt-ulm.de

03.12.: Ratskellersaal, Wernersgrüner Str. 32, 08228 Rodewisch, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.bv-messen.de

03.12.: Modellbörse, 10–17 Uhr, im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen e.V., in der Kammgarnspinnerei 16, 74321 Bietigheim-Bissingen. www.efbbev.de

09.12.: Ausstellung mit Börse, 9–16 Uhr, 88212 Ravensburg, Oberschwabenhalle. Info: Alfons.Horn@t-online.de, www.eisenbahnfreunde-rv.de

09.12.: Haus der Vereine, Nordstr. 3, 82383 Hohenpeißenberg, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

09./10.12.: Modellbahnausstellung mit Anlagen, Börse und Tombola, 10–17 Uhr, im City-Forum, Hochstr. 39, 53879 Euskirchen. www.ece-ev.de

10.12.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

27.12.: Alpspitzhalle, Von-Lingg-Str. 30, 87484 Nesselwang, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Zum Rangieren ertüchtigt

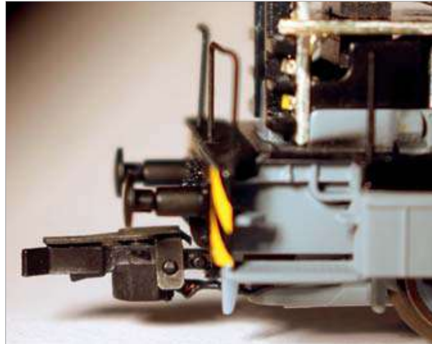
Die Stromabnahme von Pikos 106 der DR in 1:120 wird verbessert. Zudem erlernt die Rangierlok den digitalen Kupplungswalzer.

Seit 2015 sind von Piko mehrere Varianten der BR 106.0 und 106.2-9 erschienen. Dank der Digitalkupplung von SD-Modellbau und ihrer Kompatibilität zur Tillig-Standardkupplung steht einem ferngesteuerten Rangierspaß mit der 106 nichts im Weg. Zum Öffnen der Lok müssen zwei Schrauben im Boden gelöst werden, dann wird das Gehäuse gespreizt und nach oben abgezogen. Am Rahmen befinden sich dazu Öffnungen, in die von unten Zahnstocher oder kleine Keile zum Abspreizen des Gehäuses eingesteckt werden können. Das Gehäuse sitzt sehr straff, daher ist Geduld gefragt.

Um zunächst die Stromübertragung zu verbessern, wurden mit einem Glasfaserradierer die Räder bei mittlerer bis hoher Drehzahl von ihrer Brünierung befreit (Stromzufuhr über zwei Drähte an den Innenschleifern). Zusätzlich kommt anstelle des Ballastgewichts im kurzen Vorbau die mit fünf Tantal-Kondensatoren (220 uF, 16 V) voll bestückte Ladeschaltung von Fischer-Modell als Pufferspeicher zum Einsatz.

Die drei Kondensatoren auf der Unterseite ließen sich leicht versetzt in Richtung der Lötpads für die Kabelanschlüsse auflöten, so dass die Platine beidseitig etwas übersteht. Dadurch fand der komplette Pufferspeicher, mit doppelseitigem Klebeband fixiert, zwischen den Halteklammern des Ballastgewichts Platz. Die Schaltung wurde mit einem kurzen Stück Litze mit den Anschlüssen auf der Lokplatine verbunden („+" an Lötpad „V+(6)", „-" an „GND"). Weil falsch aufgelötete Kondensatoren platzen können, erfolgte der Test der Schaltung noch vor dem Aufsetzen des Lokgehäuses. Dann stand dem Einbau der Digitalkupplung (nur auf der Seite mit langem Vorbau) nichts mehr im Weg.

Für Pikos TT-106 wird die digitale Kupplung von SD-Modell für den Normschacht (NEM 358) benötigt. Allerdings ließ sich die Kupplung erst nach einer Modifikation in den Kupplungsschacht der 106 stecken. Die Stütze, welche den Hub des Hakens begrenzt, stieß oberhalb des Schachts an den Lokrahmen. Sie musste deshalb bis auf einen kurzen Rest entfernt werden, der weiterhin, etwa 45 Grad nach unten abgewinkelt, den Hub ausreichend begrenzt. Mittlerweile bietet SD-Modell die Kupplung mit kürzerer Stütze an, so dass die Modifikation eventuell entfallen kann.



Für den Umbau der TT-106 wurde eine Digitalkupplung von SD-Modellbau verwendet.

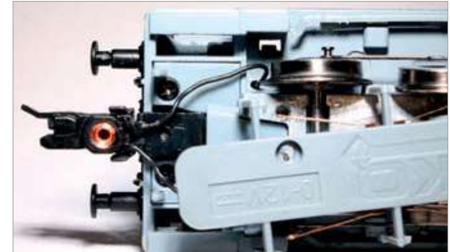


Die Anschlüsse der Ladeschaltung müssen an die blau markierten Pads gelötet werden.

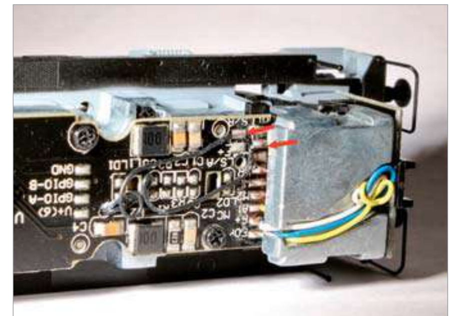


Das Bild zeigt die Löcher für die Kabeldurchführung in der Platinenhalterung.

Die Kupplung setzt einen verstärkten Funktionsausgang am Decoder voraus. Stehen nur Logikpegel-Ausgänge zur Verfügung, muss zusätzlich eine ebenfalls von SD-Modell erhältliche Verstärkerschaltung im Modell untergebracht werden. Der im Beispiel verbaute Zimo-Decoder MX 630P16 kommt ohne diesen Zusatzbaustein aus. Der Decoder ohne Soundfunktionen nutzt die Lautsprecheranschlüsse der PluX-Norm nicht. Zimo hat auf die beiden Pins deshalb zwei verstärkte Funktionsausgänge gelegt, die von den Lautsprecheranschlüssen auf der Lokplatine abgegriffen werden können.



Die Löcher für die Kabel sitzen hinter der Kulissenabdeckung neben dem Getriebeblock.



Die beiden Pfeile markieren die Anschlüsse („LS/B" und „F+") auf der Lokplatine.

FOTOS: ANDI WÜSTNER

Für die Kabeldurchführungen wurden von unten zwei Löcher so durch den Rahmen gebohrt, dass die kurzen Stifte zur Ausrichtung der Platinenhalterung auf der Oberseite des Rahmens keinen Schaden nehmen. In diese Kunststoffhalterung wurden zwei weitere Löcher gebohrt. Zur Oberseite der Lokplatine ließen sich die Kabel durch zwei Löcher führen, die nur bei der 106.0 für die Befestigung einer Lichtmaske benötigt werden. Das markierte Kabel (+) wurde mit einem der mit „F+" markierten Anschlüsse auf der Platine verbunden. Das andere Kabel gehört an den Funktionsausgang des Decoders, im beschriebenen Beispiel also an einen der Lautsprecheranschlüsse („LS/A" oder „LS/B"). Die Kupplung wird vom Funktionsausgang 4 mit aktivierter Momentfunktion angesprochen (Funktion aktiv, solange Tastendruck). Beim Zimo-Decoder wird die Entkuppler-Ansteuerung mit CV 130 = 48 definiert. Das automatische Andrücken und Abrücken, scherzhaft Kupplungswalzer genannt, wird in den Konfigurationsvariablen CV 115 und 116 eingestellt (siehe Decoderanleitung). *Andi Wüstner*



Über Bandbrücken und den Wendeturm wird die Kohle auf Förderbändern in die Kohlenwäsche transportiert. Unter dem Gebäude fällt die sortierte Kohle in die bereitstehenden Güterwagen.

Zu den imposantesten Gebäuden auf einem Zechengelände gehört neben dem Fördergerüst die Kohlenwäsche. Joswood bietet ein solches Gebäude in schlanker Bauform an, das in seiner Größe und Form für die Modellbahn optimiert wurde.

Glänzende Kohle

Meist ist die Kohlenwäsche das voluminöseste Gebäude in der direkten Nachbarschaft des Förderturms. Die geförderte Rohkohle wird dort vom Gestein getrennt und gesäubert. Die H0-Modellumsetzung der Joswood GmbH in Lasercut-Technik ist mit einer Länge von 375, einer Höhe von 320 und einer Tiefe von nur 140 Millimetern universell einsetzbar. Die Aufständerung mit Betonstützen erlaubt ein Unterfahren mit Güterzügen in Längs- oder in Querrichtung. So könnten hier alternativ zur Kohle auch die Produkte eines Schotterwerks verladen werden.

Der Joswood-Bausatz ist als Backstein- oder als reiner Betonbau erhältlich, wobei die Backstein-Variante die attraktivere ist.

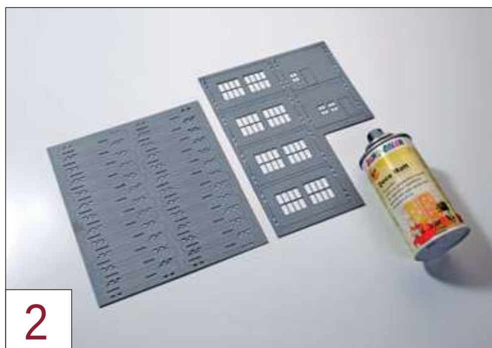
Begonnen habe ich mit der Lackierung der Fenster, das hat den Vorteil, dass der Kartonbogen wenig Luftfeuchtigkeit aufnimmt und sich nicht verzieht. Der Hersteller weist zwar darauf hin, dass die Modelle nicht lackiert werden müssen, aber aus Gründen der Haltbarkeit habe ich dennoch diese Maßnahme getroffen. Die Lasercut-Schnitte sind sehr passgenau ausgeführt, die Praxis hat jedoch erwiesen, dass gewisse Toleranzen vorkommen. Daher sollten die Fensterflächen einen kleineren Zuschnitt bekommen, als es der Laser-Schnitt vorsieht. Die Verklebung der filigranen Fensterrahmen mit den glasklaren Kunststoffscheiben erfolgte mit Sprühkleber, nur so gelingt die Anbringung der Fenster sprossen auf der Glasfläche.

Die Bauteile werden zunächst lackiert und später gealtert

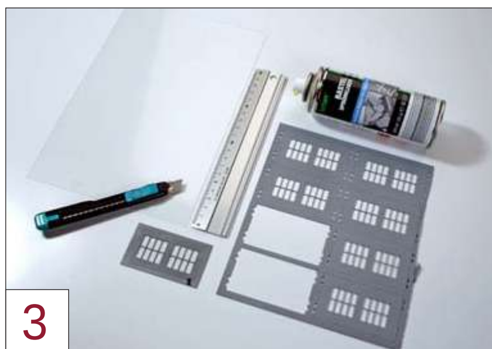
Um die Gebäudefront abwechslungsreicher zu gestalten, habe ich im Nachgang die Fenster für Sanitärräume mit Weiß und für Räume mit starker Verschmutzung mit



1 Der Lasercut-Bausatz ist übersichtlich und nach Baugruppen getrennt in Folie verpackt. Weiteres Zubehör lässt sich separat erwerben.



2 Damit der Karton keine Feuchtigkeit aufnimmt, werden die betreffenden Teile unmittelbar nach dem Auspacken lackiert.



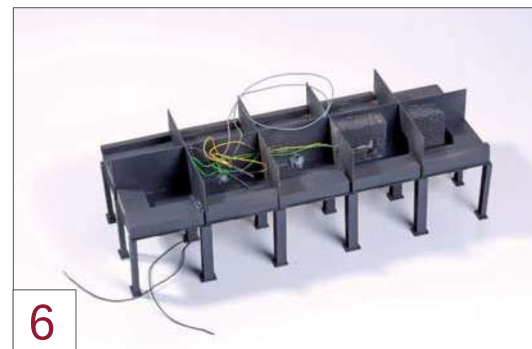
3 Die Fenster erhalten einen Zuschnitt im Untermaß von 2,3 Millimetern. Mit Cuttermesser und Stahl-Lineal gelingt das auf einfache Weise.



4 Für Abwechslung sorgt die Lackierung der Fensterrückseite in Weiß oder in einer dunklen Schmutz-Farbe.



5 Die Schlitze für die Innennasen sind knapp bemessen, vor dem Verkleben sollte die Passung getestet werden.



6 Im Unterbau werden eine LED-Beleuchtung und passgenau gesägte Holzklötzchen zur Stabilisierung untergebracht.



Feinarbeiten mit der Airbrush-Pistole: Die mit Pulverfarben abgesetzten Fugen erhalten einen Mattlack-Überzug.



Die Kohlenwäsche erhält einen Sockel in Betongrau. Mit ASOA-Schotter und -Drainagematerial erzielt man beste Ergebnisse.



Der einzige Zugang für die Arbeiter führt über die Treppe. Sie wird anthrazitfarben mit Silber-Akzenten lackiert.



Die Patinierung unterhalb des Gebäudes sollte vor dem Verkleben erfolgen, da man später nur noch schlecht an diese Flächen herankommt.

Schwarz von hinten lackiert. Wer gesprungenes Glas darstellen möchte, kann mit einem Skalpell Bruchstellen einritzen.

Der graue Unterbau mit den Betonstützen erhielt eine zusätzliche Versteifung mit Holzklötzen im Innenraum. Diese werden passgenau gesägt und mit Holzleim verklebt. Eine Komplettlackierung in Dunkelgrau oder Anthrazit bietet sich an. Zum Schluss wurden noch einige LED an der Unterseite montiert. Den Rangierern fällt es bestimmt leichter, bei Licht die Wagen zu bedienen und zu beladen.

Die Backsteinflächen der Obergeschosse sind mit ihren Fugen sehr detailliert ausgeführt. Das Absetzen der feinen Fugen ist allerdings nicht ganz einfach und wurde mit beigen Pigmenten von ASOA noch vor der Gesamtmontage ausgeführt. Bei der Montage der Gebäudeseiten muss man darauf achten, dass alle Nasen des Innenkerns hundertprozentig in die Öffnungen eingefügt werden, sonst drohen unschöne Beulen in den Fassaden. Sind die Obergeschosse fertig montiert, kann mit der Patinierung am Lackiertisch begonnen werden. Mit der Airbrush-Pistole werden Akzente gesetzt, wie Licht und Schatten oder Verschmutzungsspuren.



Die Gleise unterhalb der Kohlenwäsche werden mit stark verdünntem Revell-Braun patiniert.



In der Gesamtansicht wird der Platzbedarf deutlich, gerade in Verbindung mit den Bandbrücken. Das Umfeld ist, bis auf die Vegetation, schon gestaltet.



Die Bandbrücken und der Wendeturm werden gemäß der Bauanleitung zusammengefügt. Man kann die Bandbrücken beliebig an das Hauptgebäude kleben, eine Wandöffnung wird nicht benötigt.

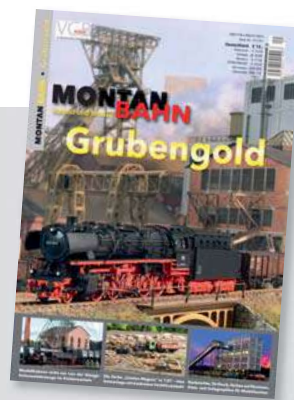
Für mein Zechengelände habe ich die Gleise in Längsrichtung verlegt, um wegen der geringen Modultiefe Platz zu sparen. Aus Kartonresten entstanden die drei Betonsockel, auf denen der Unterbau verklebt wurde. Die Patinierung und das Schottern der Gleise sollten vor der Gebäudemontage stattfinden, da man die Flächen später kaum noch erreichen kann. Die Leitungen der Innen- und Außen-Beleuchtung verlaufen innen an den Betonstützen nach unten und sind von vorne nicht sichtbar. Der Backstein-Oberbau wird wie alle anderen Teile mit Holzleim auf den Unterbau geklebt. Danach folgt

FOTOS: FRANK ZARGES

Da im Bergwerk im Schichtbetrieb gearbeitet wird, ist eine Beleuchtung unerlässlich. Licht im, am und unter dem Bauwerk macht das Ganze zum Blickfang auf der Modellbahnanlage.

die Montage der Treppe. Über den Eingang wurde eine 1-mm-LED montiert, die Elektroleitungen verlaufen versteckt im Inneren. Die Bandbrücken und der Wendeturm aus dem Joswood-Programm können jetzt in beliebiger Position am Hauptgebäude montiert werden. Durch die modulare Konstruktion der Produkte bleibt dem Modellbahner viel Spielraum für eigene Ideen. ☐ *Frank Zarges/abp*

Vielfältige Inspiration zum Thema Zechen und zur Umsetzung insbesondere mit Lasercut-Bausätzen bietet das erste Heft unserer neuen Reihe „Montan Bahn". Neben den Informationen zu den Vorbildanlagen finden sich viele Bauberichte, Gleisplanvorschläge und Interessantes zu den eingesetzten Fahrzeugen. Auch der Bau der Bandbrücken wird dort beschrieben.
Bestellungen unter https://shop.vgbahn.info.



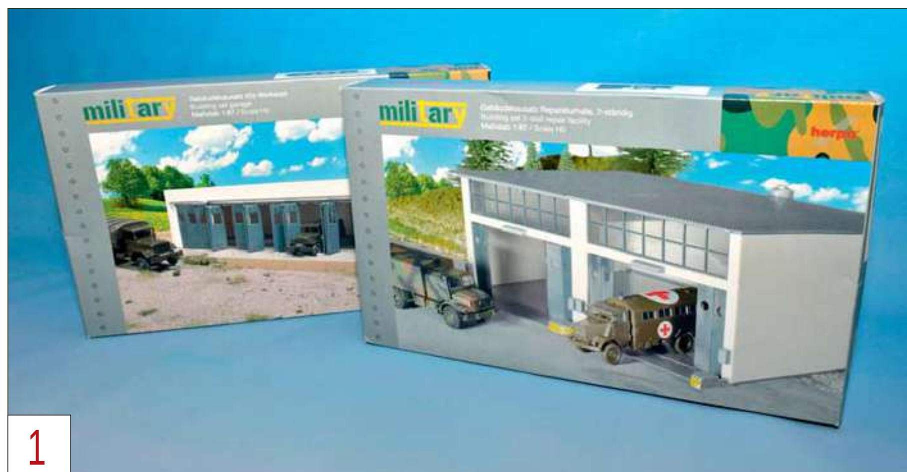
Kaum ist das Modell-Depot aus Herpas neuen H0-Hallenbausätzen fertiggestellt, wird es bereits vom Technischen Hilfswerk (THW) bezogen.

Aus den Herpa-Bausätzen „military" in H0 lassen sich mit wenig Aufwand zivile Fahrzeugdepots gestalten, wie Stefan Groß anhand seines THW-Beispiels demonstriert.

Zu Hilfe!

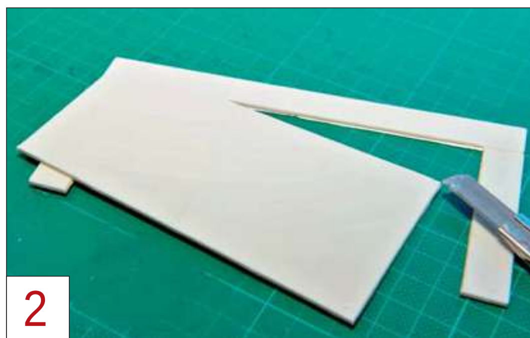
Die Herpa Miniaturmodelle GmbH erweiterte in diesem Jahr ihr „military"-Sortiment um einige moderne, universell verwendbare Fahrzeughallen. So wird eine Reparaturhalle für große Gefährte in zwei- und dreiständiger Ausführung angeboten, außerdem eine sechsständige Kraftfahrzeugwerkstatt. Die Gebäude, welche urspünglich von Faller stammen und minimal modifiziert nun von Herpa angeboten werden, lassen sich einzeln oder in Reihe anordnen.

Hier kommen die für die Epochen IV bis VI verwendbaren Kasernengebäude allerdings einem zivilen Zweck zugute und dienen im gezeigten Beispiel dem

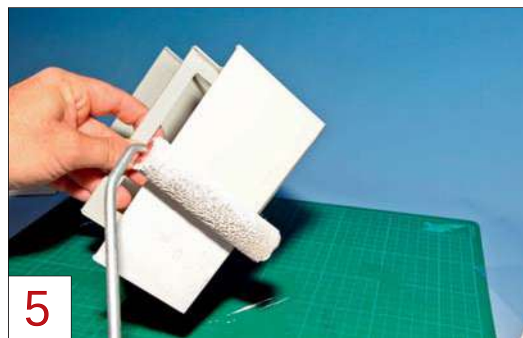


1

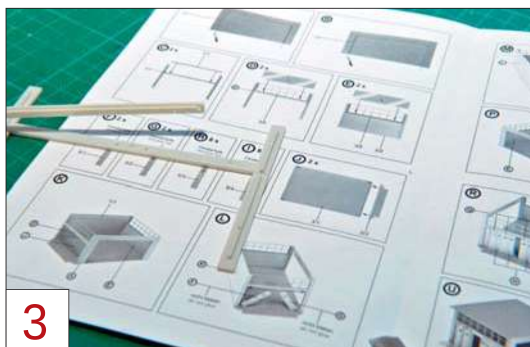
Auf der Verpackung eines der „military"-Bausätze wird bereits die Kombination zweier Einzelhallen zu einem größeren Gebäude vorgeschlagen.



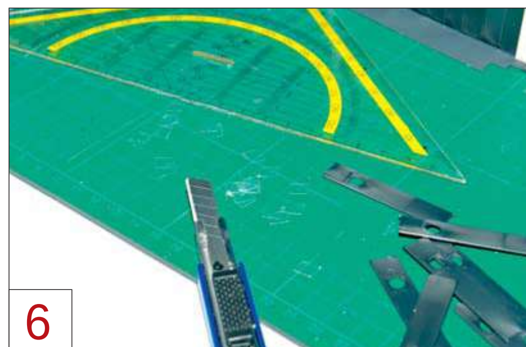
2 Das Ausschneiden der Innenwände erfordert ein scharfes Bastelmesser und einen gewissen Kraftaufwand.



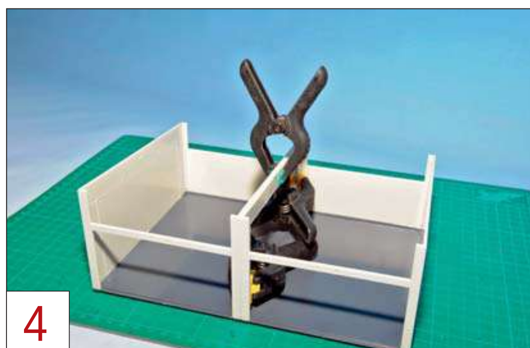
5 Mit Farbe und einer kleinen Rolle wird den Wänden ihr Kunststoffglanz genommen.



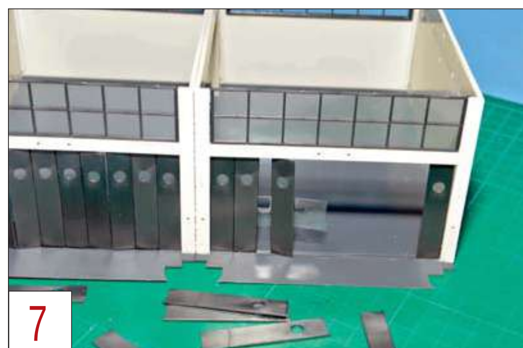
3 Die anschaulich bebilderte Anleitung erleichtert die Anordnung der Teile für den Zusammenbau.



6 Die Falttüren erhalten jeweils eine Kunststoffverglasung.



4 Mit Klemmen werden die miteinander verklebten Innenwände während der Trocknungszeit des Klebstoffs fixiert.



7 Mit Hilfe von transparenten Klebestreifen können die Tore variable Positionen einnehmen.

Technischen Hilfswerk mit seinen vielen Fahrzeugen im Maßstab 1:87 als Stützpunkt für den Zivil- und Katastrophenschutz. Herpa zufolge ist eine möglichst universelle Verwendbarkeit der Bausätze auch beabsichtigt. Beispielsweise könnte man sie auch für eine Spedition oder ein Bus-Depot verwenden. Paketdienste nutzen solche, häufig in ehemaligen Kasernen ungenutzt stehenden Hallen ebenfalls gern für ihre Fahrzeugflotte.

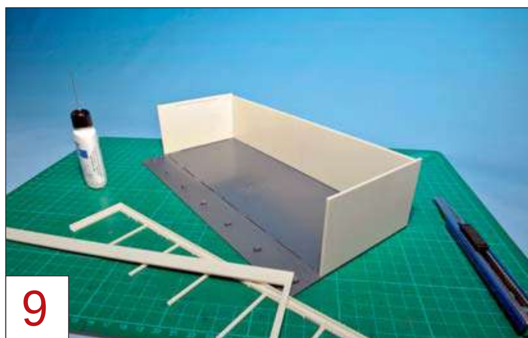
Kleines Depot bereits mit zwei Bausätzen realisierbar

Für unser kleines Diorama haben wir zwei der neuen Gebäude verwendet: die sechsständige Kfz-Werkstatt (Artikelnummer 745819) und die mit zwei großen Zufahrtstoren versehene Reparaturhalle (Artikelnummer 745857).

Der Verpackung entnommen, suggerieren die Kunststoffteile einen einfachen Zusammenbau der beiden Hallengebäude. Doch bei der zweiständigen Fahrzeugreparaturhalle müssen vor dem Aufrichten an den innenliegenden Seitenteilen zwei angravierte Durchbrüche ausgeschnitten werden. Dafür hätten die Schnittfugen etwas tiefer sein dürfen, denn das Schneiden der in diesen Vertiefungen noch vorhande-



8 Die Bordsteine der Einfahrten werden noch mit den beiliegenden Warnstreifen beklebt, dann ist das Ensemble fertig.



Auch die sechsständige Halle besteht aus nur wenigen Einzelteilen und ist dementsprechend schnell gebaut.



Einige mitgelieferte Details wie Warnstreifen oder Feuerlöscher machen die Halle zum Blickfang.

Mit dem Anbringen dieser kleinen Abdeckung ist der Einbau der beweglichen Türen abgeschlossen.



Die Dachplatten erhalten noch etwas Patina, da sich die Hallen nicht im gerade erst erbauten Zustand zeigen sollen.



nen Materialstärke ist mit einem Bastelmesser relativ schwierig. Ähnlich ist es bei den Dachplatten. Da die beiden zweiständigen Hallen, wie auf der Verpackung vorgeschlagen, zu einer vierständigen Halle vereint werden sollten, waren zuerst die beiden jeweils innen befindlichen Dachüberstände zu entfernen. Bei einer Einzelaufstellung der Hallen entfällt natürlich die Kürzung der Dächer.

Hat man die Wände des sehr passgenauen Rohbaus zusammengesetzt, sollte etwas Farbe ins Spiel gebracht werden. Am besten werden die Wände mit einer matten Farbe bemalt, um den Bauteilen ihren Kunststoffglanz zu nehmen. Für diesen Zweck eignet sich handelsübliche Dispersionsfarbe gut. Der Auftrag mit einer feinen Farbrolle ergibt einen leichten Putzeffekt und nach dem Trocknen einen angenehm matten Farbton. Wer möchte, kann nun auch noch eine Beleuchtung und eine entsprechende Inneneinrichtung einbauen. Um dies eventuell später nachholen zu können, kann man auf ein Verkleben des Daches zunächst verzichten, da es auch ohne Kleber satt und spaltfrei aufliegt.

Zu einem Geduldsspiel wurde der Versuch, die Tore der höheren Hallen geöffnet anzubringen, ohne sie zu verkleben. Es ist so gut wie unmöglich. Doch ein kleiner Trick kann hier helfen: Rückseitig wird etwas Klebeband an den Toren angebracht. So fixiert, können diese relativ leicht in die gewünschte Position gebracht werden.

Bewegliche Tore sind mit etwas Aufwand möglich

Etwas besser, wenn auch gleich deutlich anspruchsvoller, ist die Torbefestigung bei der sechsständigen Kfz-Werkstatt gelöst. Bei ihr können die Tore tatsächlich beweglich gehalten werden, wofür allerdings die doppelten Torsegmente jeweils unten und oben mit dünnen Scharnierbändern zusammengefügt werden müssen, bevor sie in die großen Toröffnungen eingesetzt werden können. Das verlangt Geduld, ist mit viel Fingerspitzengefühl jedoch zu erreichen.

Wer sich mit der schlichten grauen Farbe der Tore nicht anfreunden kann, sollte sie (noch vor dem Einsetzen der Fensterfolie) bemalen und altern. Die Dachteile der beiden Hallen sollte man ebenfalls mit etwas Farbe behandeln und, falls gewünscht, mit etwas Patina versehen.

Nun können die Gebäude am vorgesehenen Aufstellort platziert werden. Ausgeschmückt mit den passenden Fahrzeugen und einer authentischen Dekoration machen die beiden Hallen auf der modernen Modellbahnanlage eine gute Figur. □

Stefan Groß



FOTOS: STEFAN GROSS

Nachdem sie ihre Tore erhalten hat, ist nun auch die große sechsständige Fahrzeughalle fertig und kann auf einem Diorama oder einer Anlage platziert werden.

Besonders in der Winterzeit kann bei einer Dampfzugfahrt auf den sächsischen Schmalspurbahnen Eisenbahnromantik in beschaulicher Form erlebt werden.
Die Aufnahme entstand im Endbahnhof Kurort Jonsdorf an der Zittauer Schmalspurbahn. Im Dezember stehen mit Adventsfahrten, Nikolauszug, Weihnachtsmann-Zügen und Sylvesterfahrten besondere Höhepunkte auf dem Programm.



In der Draufsicht ist die außergewöhnliche Detaillierung gut zu erkennen.



Mit Decoder sind auch die Führerstände und Zugzielanzeiger beleuchtet.



In gewohnter Regelmäßigkeit erscheinen bei Piko E-Lok-Neuheiten in H0. Nun ist es die 111. Der Erfolg des H0-Programms aus der Spielzeugstadt hat gute Gründe.

Programmausbau

Längst hat sich Piko mit einem breiten Repertoire an H0-Diesel- und -Elektrolokomotiven von überzeugender Qualität einen Namen gemacht. Mit der neu konstruierten 111 unterstreichen die Sonneberger diesen Status erneut auf beeindruckende Weise.

Vorsichtig der Blisterverpackung entnommen, fallen die gelungene Wiedergabe der harmonischen Formgebung des Vorbilds sowie ein großer Detailreichtum des Modells auf. Die Qualität des Kunststoff-Spritzgusses zeigt sich auch bei der 111 wieder auf sehr hohem Niveau. Unsauberkeiten am Gehäuse oder Passungenauigkeiten angesetzter Teile lassen sich selbst bei prüfendem Blick nicht erkennen. Imitationen der Maschinenraum- und Führerstandseinrichtungen sind vorhanden.

Das Modell besitzt eine Vielzahl einzeln angesetzter Kleinteile. So besteht allein die Dachausrüstung aus 35 Teilen, die beiden filigranen Stromabnehmer nicht einbezogen. Fein geätzte Metallgitter für die Lüftungsabdeckung des Bremswiderstands und Tritte über den Puffern erfreuen das Auge. Angegossene Griffstangen sucht man vergeblich, auch die Scheibenwischer und Steckdosen sind, nicht anders als die Lüftungsgitter an den Gehäuseseiten, Einzelteile. Am Rahmen und an den Drehgestellen gab es für die fleißigen Hände der Produktion ebenfalls einiges zu tun: Mehr als 30 Kleinteile waren dort anzusetzen. Vitrinenmodelle können außerdem mit den beiliegenden Pufferträgerdetails ausgestattet werden. Die Griffstangen an den Einstiegen dürften gerne noch etwas dünner ausfallen, allerdings würde dies die Verwendung von Draht erfordern.

Die Farbgebung des Modells ist gleichfalls sehr präzise. Die angegossenen Türklinken beispielsweise werden durch den präzisen Druck bestens hervorgehoben, die Regenrinnen erhielten äußerst feine schwarze Linien und die kleinsten Anschriften sind mit bloßem Auge zwar nicht mehr, mit der Lupe jedoch bestens lesbar.



Der Abstand zwischen dem Gehäuse und den Tragfedern der üppig detaillierten Drehgestelle ist minimal.



Mit einem sehr ansprechenden Preis-Leistungs-Verhältnis kommt Pikos neue 111 der DB AG im Maßstab 1:87 angerauscht.

Das Modell glänzte im Testbetrieb mit hervorragenden Fahreigenschaften. Bereits bei 1,8 Volt fuhr es weich an und war imstande, eine Minimalgeschwindigkeit von umgerechnet 4 km/h zu halten. Bei 12 Volt wurden umgerechnet ungefähr

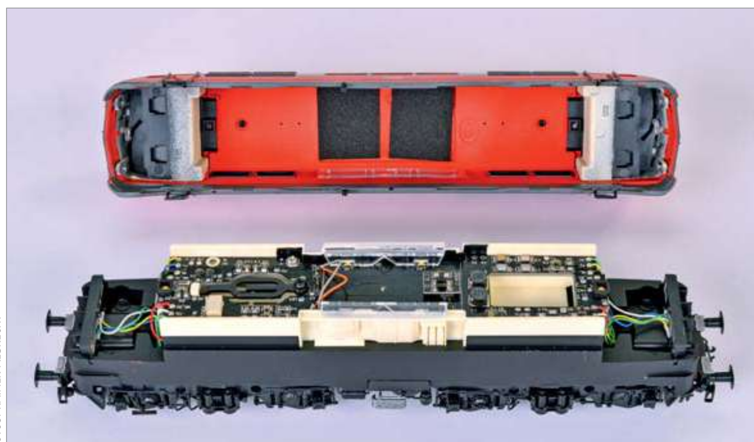
Großer Detailreichtum und beste Fahreigenschaften

167 km/h erreicht, eine nur unwesentlich höhere Geschwindigkeit als die des Vorbilds (160 km/h). Der Auslauf im stromlosen Abschnitt betrug dank der beiden Schwungmassen beachtliche 18 Zentimeter. Der Antrieb war auch bei schneller Fahrt kaum zu hören.

Spitzenlicht und Schlusssignal waren ab etwa 4 Volt gut wahrnehmbar. Die Maschinenraumbeleuchtung lässt sich abschalten, indem der auf der Hauptplatine mit „A7" bezeichnete Jumper umgesetzt wird. Ein Decoder kann werkzeuglos eingesetzt werden, danach stehen auf Tastendruck auch Führerstands- und Zugzielanzeigerbeleuchtung zur Verfügung. Das Modell ist für einen Lautsprechereinbau vorbereitet.

Eine Wechselstromversion (Art.-Nr. 51841) ist für 174,99 Euro (UVP) erhältlich. Die beiden Sound-Lok-Modelle 51842 (Gleichstrom) und 51843 (Wechselstrom) sind mit 244,99 Euro beziehungsweise 264,99 Euro gelistet.

Die 111 ist die konsequente Fortsetzung des erfolgreichen H0-Triebfahrzeugprogramms des Traditionsherstellers aus der Spielzeugstadt. Angesichts der Ausstattung und Qualität des Modells und einer bodenständigen Preispolitik dürfte auch am Erfolg dieser Neukonstruktion kaum ein Zweifel aufkommen. ☐ *Olaf Haensch*



Das Gehäuse ist ohne Werkzeug leicht vom Metallrahmen abzunehmen. Danach sind Schnittstelle und Lautsprecherschacht einfach zugänglich.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 51840
- **Material:** Zinkdruckguss/Kunststoff
- **Antrieb:** Per Schnecken-/Stirnradgetriebe, Fünfpol-Motor wirkt auf beide Drehgestelle
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 383 Gramm
- **Vmin (1,7 Volt):** 4 km/h
- **Vmax (12 Volt):** 167 km/h
- **Mindestradius:** 358 Millimeter
- **Digitalschnittstelle:** PluX22 (NEM 658)
- **Beleuchtung:** LED, Spitzen-/Schlusssignal fahrtrichtungsabhängig, Maschinenraum (Führerstände, Zugzielanzeiger)
- **Preis:** 144,99 Euro (UVP)



E-Lok-Königin in der Königsspur: Märklin liefert qualitätsvolle Metallmodelle verschiedener E 18-Vorbilder als Einmalserie aus.

Legende in 1

Die Entscheidung, den begrenzten Spur-1-Markt nicht zu überfordern, ließ Märklin die Entwicklung der BR 94 stornieren. So wurde Produktmanager Jürgen Faulhaber zufolge eine Doppelentwicklung vermieden und die Auslieferung der neuen E 18 konnte durch frei gewordene Kapazitäten vorgezogen werden. Inzwischen ist diese klassische Elektrolokomotive der 1930er-Jahre erhältlich. Mit sechs Varianten möchte man möglichst vielen Modell-



Zeitreise in den Winter 1959: Märklins E 18 24 ersetzt außerplanmäßig das ausgefallene Triebfahrzeug eines langen Eilzuges, während links im Hintergrund eine Schwester auf Ausfahrt wartet.

FOTOS: JÜRGEN HAGEMANN (VORBILD)/ABP (MODELL); FOTOMONTAGE: OH

bahnern gerecht werden. Vier Versionen stehen allein Bundesbahn-Liebhabern zur Wahl: Neben der hier vorgestellten grünen Münchner E 18 24 wurden die E 18 32 des Bw Nürnberg Hbf in Stahlblau (Art.-Nr. 55181, werksseitig ausverkauft) sowie die Würzburger 118 025-6 in Kobaltblau (Art.-Nr 55184) und die Lok 118 028-0 in Ozeanblau-Elfenbein (Art.-Nr. 55186), beide mit DB-Einheitsleuchten, produziert. Reichsbahnfreunde werden mit der bekannten Hallenser Schnellfahrlok 218 019-8 in Flaschengrün mit feuerrotem Fahrwerk bedacht. Als sechste Variante steht 1018.101 der ÖBB in der Farbgebung der frühen Epoche III zur Verfügung. Vorbildgetreu verfügen die Modelle jeweils über Stromabnehmer SBS 38 mit Wippe DBS 54 (DB), SBS 58 mit Senkantrieb und Doppelwippe (DR) oder HISE 2 (ÖBB).

Wie alle zeitgemäßen Spur-1-Modelle fasziniert Märklins E 18 den Betrachter mit ungezählten Details, die alle entdeckt werden wollen. Die Führerstände sind ebenfalls mit vielen Einzelheiten ausgestattet, und im Maschinenraum befinden sich nicht nur der Trafo und die Lüfter, sondern etwa auch diverse Stromleitungen. Der Nachteil solcher hochdetaillierter und gleichzeitig schwerer Modelle ist die etwas erschwerte Handhabung, da selbst bei Ganzmetallmodellen ein gewisses Risiko besteht, dass angesetzte Kleinteile abbrechen. Wer sein Modell in einer Vitrine ausstellen möchte, kann die Aufstiegsleitern vorbildgerecht enger anlegen sowie vorbildgerechtere Kühlschlangen und Bahnräumer ansetzen. Zum Austausch der montierten Telex-Kupplungen liegen jeweils zwei Klauen- und vorbildgetreue Schraubenkupplungen bei.

Mfx-Funktionen für hohen Spielwert

Mit Mfx-Decoder ausgestattet, punktet das Spur-1-Modell mit einer Vielzahl elektronischer Funktionen. Beide Stromabnehmer lassen sich per Servoantrieb unabhängig voneinander heben, untermalt von entsprechenden Geräuschen einschließlich knisternder Kontaktfunken beim Erreichen der oberen Position. Auch die Bedienung der Telex-Kupplungen ist mit Geräuschen unterlegt. Weitere per Tastendruck abrufbare Geräusche sind die Pfeife, das Sanden, der Kompressor, eine Bahnhofsansage und das Entweichen von Druckluft. Anfahr- und Bremsverzögerung (ABV) und Bremsenquietschen bei Fahrt können zu- und abgeschaltet werden. Der Antrieb der Stromabnehmer ist (am Modell) ebenfalls abschaltbar.

Dem hochwertigen Spur-1-Modell liegen eine ausführliche Anleitung und Decoder-Dokumentation bei. □ *O. Haensch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 55183
- **Material:** Zinkdruckguss/Messing
- **Antrieb:** Zwei Motoren wirken über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf vier Achsen
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 6472 Gramm
- **Mindestradius:** 1020 Millimeter
- **Decoder:** Mfx
- **Ausstattung:** Sound, Federpuffer, Telex-/Schraubenkupplungen, Panto-Antrieb
- **Beleuchtung:** LED, Spitzen-/Schlusssignal fahrtrichtungsabhängig, Führerstände, Maschinenraum
- **Preis:** 2199,99 Euro (UVP)



Lange mussten die N-Bahner warten, bis sie den typischen Reichsbahn-Mischvorwärmer auf einer Minitrix-Lok entdecken konnten. Nun ist es mit der Reko-41 so weit.

Spitzendruck

Wer einmal eine 41 mit Reko-Kessel im Betrieb erlebt hat, sei es bei einer Anfahrt oder auf einer steilen Rampe, egal ob im Regeleinsatz oder auf einer Sonderfahrt, der wird den unvergleichlich harten Auspuffschlag nicht mehr vergessen. Leistung ohne Ende sagt man dem ab 1961 eingeführten Neubau-Dampferzeuger nach, der aus 80 Exemplaren der einzigen wirklichen Mehrzweckdampflok der deutschen Eisenbahn eine Spitzen-Maschine machte. Entsprechend viele Freunde hat die vielfältig einsetzbare Einheitslok mit den ausgewogenen Proportionen bei den Modelleisenbahnern.

Minitrix hat nun seine gelungene Nachbildung der 41 ebenfalls neu bekesselt und im Zuge dessen die Modellkonstruktion gleich weiter verbessert. Ein kleines Schmuckstück hält man in den Händen, entnimmt man das 15 Zentimeter lange Modell der Verpackung. Der erste Eindruck ist überzeugend, sowohl was die Farbgebung als auch die Filigranität angeht.

Gelungene Farbgebung und Beschriftung

Angenehm mattglänzend ist das Schwarz, in kaum voneinander abweichenden Rottönen wurde das Fahrwerk lackiert. Dieses beeindruckt durch seine Feinheit, sowohl was das brünierte Gestänge als auch die Radsätze mit dünnen Speichen betrifft. Die roten Radeinsätze überdecken die Vorderseite der ebenfalls brünierten Radreifen weitgehend, so dass lediglich die unlackierten Achsen das Bild ein wenig stören. Das nicht angetriebene Fahrwerk (der Motor sitzt wie gehabt im Tender) bewegt sich zudem leichtgängig und taumelfrei über die Gleise. Neu für die 41 ist die Triebwerksbeleuchtung, die in Form winziger, unterhalb des Umlaufs montierter SMD-LED realisiert wurde und welche das schöne Fahrwerk in effektvollem Licht erstrahlen lässt. Umlauf und Steuerungsträger sind bei unserem Besprechungsmuster leider etwas verzogen.

Zum Thema Fahrwerk gehört auch der Pufferträger. Dort wurde im Vergleich zu den bisherigen Modellen nichts verändert: Die Puffer liegen immer noch ein wenig zu



Mit dem Schnellzug durchs Mittelgebirge: Die Reichsbahn-41 mit Reko-Kessel waren dieser Aufgabe glänzend gewachsen. Nun lässt sich alles auch in Spur N nachstellen.



Einen filigranen Eindruck hinterlässt die neubekesselte 41. Die Steuerstange ist freistehend ausgeführt, was auch für einige Dampfleitungen auf der Heizerseite und die Sandfallrohre gilt.

hoch über dem Gleis, und Schienenräumer, Trittstufen, Kolbenstangen-Schutzrohre sowie Bremsschläuche und Kupplung befinden sich nach wie vor im Zurüstbeutel. Die letzteren Kleinteile lassen sich allerdings kaum ohne Nacharbeit in die Öffnungen am Pufferträger einsetzen.

Der neu konstruierte Kessel mit dem typischen Mischvorwärmer der Bauart IfS/DR zeigt im Wesentlichen alle typischen Details, wenn auch einige Leitungen direkt über dem Umlauf fehlen, die sich in diesem Maßstab nur schwer nachbilden lassen. Die meisten Leitungen und Stangen sind angespritzt, einige markante Dampfrohre sowie alle acht Sandfallrohre und die Steuerstange sind jedoch freistehend ausgeführt. Das dritte Spitzenlicht hätte allerdings eine realistische Ausformung mit angesetztem Gehäuse verdient. Auffällig sind auch die eckig anstatt rund ausgeformten Einströmrohre oberhalb der Zylin-

Reko-Kessel mit einigen angesetzten Details

der. Die sauber mehrfarbig aufgedruckten Anschriften entsprechen mit „Bw Saalfeld" und dem Datum der letzten Bremsuntersuchung „17.11.75" der Epoche IV.

Die Fahreigenschaften des nur in Digitalausführung angebotenen Modells bieten keinen Anlass zur Kritik, sowohl was die Mindest- als auch die Höchstgeschwindigkeit angeht. Ein Auslauf ist wegen der fehlenden Schwungmasse kaum vorhanden. Mit nur zwei Haftreifen war der Tenderantrieb mit unserem 96-Achsen-Testzug in engen Radien etwas überfordert.

Die Digitalfunktionen bieten weitere Lichteffekte in Form des gut wirkenden Dreilicht-Spitzensignals, der Führerstandsbeleuchtung und einer rot-orange flackernden Feuerbüchse. Die zehn Soundfunktionen entsprechen im Wesentlichen der im MEB 9/2017 getesteten DR-03 1010. Realistisch wirkt der Effekt des im Lokgehäuse eingebauten Lautsprechers.

Beim Studium der knappen Bedienungsanleitung fällt auf, dass Bauteile wie Lok- und Tendergehäuse, Radsätze und vieles mehr nicht mehr als Ersatzteile verfügbar sind. Der hohe Kostendruck macht sich auch in diesem Bereich bemerkbar.

Insgesamt ist die neue Minitrix-Dampflok trotzdem eine Empfehlung für denjenigen, dem der geforderte, angesichts der Modellausstattung angemessene Preis nicht zu viel abverlangt. ☐ *abp*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Minitrix
- **Bestellnummer:** 16413
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Im Tender auf drei Radsätze; keine Schwungmasse
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 100 Gramm
- **V_{min} (Fst. 1):** 5 km/h
- **V_{max} (Fst. 128):** 123 km/h
- **Auslauf:** Zwei Zentimeter
- **Digitalschnittstelle:** Decoder ab Werk
- **Ausstattung:** LED-Beleuchtung für Spitzensignal, Führerstand, Feuerbüchse und Triebwerk, Sound mit zehn Funktionen
- **Preis:** 379,99 Euro (UVP)



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Der Antrieb arbeitet nach bewährter Art im nachgebildeten 2'2'T32-Tender aus Metalldruckguss. Mit der Lok verbindet diesen erfreulicherweise eine beidseitig kulissengeführte Kurzkupplung.



Auf den ersten Blick fällt kaum auf, dass mit diesem Glacier-Express etwas nicht ganz stimmt.

Was Kato kann, kann Bemo auch. Die Japaner haben es im Maßstab 1:160 vorgemacht, nun präsentieren die Uhinger den Glacier-Express für Normalspurfans.

Überraschung in H0

Mit den Plänen ging man bei Bemo länger schon schwanger, aber bislang hatten die Uhinger den Schritt nicht gewagt. Vermutlich war es der Erfolg des Kato-Zuges, der jetzt das Rad zum Rollen brachte: Kato produziert seit einigen Jahren den berühmten meterspurigen Glacier-Express für Normalspurbahner der Baugröße N. In diesem Maßstab beträgt der Spurweitenunterschied 2,5 Millimeter, in H0 sind es gerade einmal 4,5 Millimeter. Nicht wirklich viel.

Deshalb fällt einem der Unterschied an der Ge 4/4 III in spektakulärer „Glacier On Tour"-Lackierung auf Anhieb gar nicht auf. Erst wenn man die Lok auf das breite Gleis mit Punktkontakten setzt, kommt es einem komisch vor.

Da die E-Lok-Baureihe Ge 4/4 III der Rhätischen Bahn (RhB) eine vergleichsweise große Schmalspurlok darstellt, war es auch nicht allzu kompliziert, die neuen Drehgestelle mit der breiteren Spurweite unter der Lok einzubauen. Gleiches gilt auch für die aktuellen Glacier-Express-Waggons. Ansonsten blieben die ursprünglichen H0m-Modelle unverändert. Veränderungen sind auch nicht nötig, ist die Ge 4/4 III doch ein hervorragendes Modell, das mit einer exzellenten Detaillierung sowie einer großartigen Lackierung und Bedruckung besticht – Attribute, die uneingeschränkt auch für die Waggons des Glacier-Express gelten.

Das Testmodell war die Wechselstromausführung mit Sounddecoder. Die Lok zeigte in den Werkseinstellungen ein hervorragendes Fahrverhalten. Auch das Schleifergeräusch erwies sich als außerordentlich dezent, wodurch der sehr gute, nicht zu laut eingestellte Sound der Lokomotive voll zur Geltung kommt. Das Fahrgeräusch gibt das Vorbild hervorragend wieder. Daneben sind noch zahlreiche andere, typische Geräusche wie Horn, Bahnsteigdurchsagen und manches mehr abgespeichert.

Bemo liefert die regelspurigen Modelle sowohl für Gleich- als auch für Wechselstrom, jeweils analog ohne und mit Sound, beziehungsweise für die Wechselstrombahner digital mit und ohne Töne. Die Preise für die Lok reichen von 309,95 bis 429,95 Euro, je nach Ausstattung. Die Waggons kosten 92,95 Euro je Stück. Zum selben Preis sind auch H0-Wagen des Bernina-Express erhältlich. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gelungene Modellauswahl; sehr gute Detaillierung, Lackierung und Bedruckung; hervorragende Fahreigenschaften; authentischer Sound*

KONTRA: –

PREIS: *s. o.*

URTEILE: ☒☒☒☒☒



Von vorne erkennt man gut, dass die meterspurige Lok auf dem falschen Gleis steht.

FOTOS (3): RAINER ALBRECHT



Eine Bemo-Lok mit Schleifer! Puristen mögen erschaudern. Die Nachfrage nach diesen Modellen ist jedoch groß.



Das Fahrwerk mit niedrigen Spurkränzen, filigranen Stangen und vielen angesetzten Teilen wirkt perfekt.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Umfangreiche Detailänderungen; sehr saubere Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften; Digitalausstattung*

KONTRA: *Keine Sprach-Sounds*

BESTELLNUMMER: *436073*

PREISE: *339 Euro*

URTEILE:

Fleischmanns H0-Modell der E 60 kommt nun als veränderte Epoche-IV-Maschine.

Roter Rangierer

Drei Jahre mussten die H0-Freunde warten, bis sie die Fleischmann-Neukonstruktion der urigen Rangier-E-Lok der Baureihe E 60 auch in der umgebauten und rot lackierten Version der Epoche IV in Betrieb nehmen konnten. Nun wurden die ersten Modelle der 160 ausgeliefert, die sich in vielen Punkten von der im MEB 3/2014 getesteten Epoche-II-Version unterscheiden. Zu nennen sind zunächst die Rangierergeländer und die zusätzlichen Seitenfenster im Führerhaus. Doch auch unterhalb des Rahmens wurde vieles dem späten Erscheinungsbild des „Bügeleisens" angepasst, beispielsweise die Kühlschlange oder die entfallenen Werkzeugkästen. Auch am Dach und am Führerhaus sind zahlreiche Änderungen zu entdecken, zum Beispiel auch die Durchführung der E-Leitungen oder abweichende Scheibenwischer. Man hat sich also erkennbar viel Mühe gegeben.

Die technischen Eigenschaften des Modells sind unverändert ausgezeichnet: allerbeste Fahreigenschaften für millimetergenaues Rangieren und Übergabefahrten in maßvoller Geschwindigkeit in Kombination mit sinnvollen Digitalfunktionen. Zu letzteren gehören die ferngesteuerten Kupplungen, die Führerhausbeleuchtung und ein überzeugender Sound, der das Fahrgeräusch, vier unterschiedliche Pfeifsignale, aber beispielsweise auch das Aufrüsten der Lok mit manuell betätigter Pumpe zum Heben des Stromabnehmers vernehmen lässt. Die 160 macht einfach Spaß. □ *abp*



Am Dach wurde nicht nur der Stromabnehmer vorbildgerecht geändert, auch die Isolatoren, Pfeifen und die Antenne sind neu.

KOMPAKT



Piko: VTG-Silowagen Uacns für H0

Das Traditionsunternehmen Feldbinder aus Winsen an der Luhe produziert seit 2000 in Lutherstadt Wittenberg auch Silowaggons. Der von Piko nun als neu konstruiertes Modell umgesetzte Typ „Uacns BEUT 82.4-4/1" gehört zu den Fahrzeugen mittlerer Größe und besitzt einen Siloaufbau aus Aluminium mit 82 Kubikmetern Fassungsvermögen. Piko hat das moderne und – zumindest im Neuzustand – mattsilbern glänzende Fahrzeug perfekt umgesetzt. Neben der realistischen Farbgebung ist auch die gestochen scharfe, mehrfarbige und umfangreiche Bedruckung zu loben. Angesetzt sind zahlreiche filigrane Details wie die Laufstege, Leitern mit geriffelten Stufen (!), Geländer und die Seilanker mit Warnanstrich. Die Nachbildung der vielen seitlichen Auslassventile und des Entleerungsgestänges unter dem Rahmen kann beeindrucken. Auch die modernen Y25-Lsi(f)-FFB-K-Drehgestelle wurden sehr gut umgesetzt. Ein Modell auf Spitzenniveau. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; perfekte Detaillierung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *58430*

PREIS: *49,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

KOMPAKT



Busch: Zweiseiten-Kippwagen Fakks für TT

Mit dem neu konstruierten Modell des markanten Zweiseitenkippers der DR-Bauart Fakks [6781] füllt Busch eine echte Lücke im TT-Angebot. Nur 100 Stück davon wurden im Jahr 1982 bei Arbel in Frankreich von der DR beschafft, doch sie prägten, oft in Ganzzügen unterwegs, das Bild auf vielen Baustellen im Netz der Reichsbahn und später auch der DB AG. Zwischenzeitlich waren alle Wagen an die Gleisbaufirma Wiebe vermietet, kehrten dann aber wieder in den Bestand der DB AG zurück. Das Busch-Modell im exakten Maßstab 1:120 gibt die charakteristischen Details des Vorbilds sehr gut wieder, angefangen beim Aufbau bis hin zum Fahrgestell. Die Kippmulde ist zwar unbeweglich ausgeführt, kann so aber alle Details in den richtigen Dimensionen zeigen. Die Druckluftbehälter an einem Wagenende entsprechen dem Vorbild genauso wie die Pneumatik-Zylinder im Fahrzeugrahmen. Auch die Drehgestelle und die Bedruckung können überzeugen. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; viele angesetzte Details; Beschriftung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *31400*

PREIS: *44,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◭

KOMPAKT

Liliput: Glhms 50 für N



Erst 2017 angekündigt, lieferte Liliput nun seine 1:160-Neukonstruktion eines der häufigsten G-Wagen der DB schon aus. Rund 12 000 Exemplare wurden vom Glm(e)hs 50 gebaut. Die Modelle sind in zahlreichen Epochen- und Ausführungsvarianten verfügbar. Uns lagen zwei Dreier-Sets der Epochen III (mit Bremserhaus) und IV (Bremserbühne) sowie ein Einzelwagen mit Lack-Ausbesserungen vor (vorne im Bild). Die Ausführung ist sehr gut gelungen. Hervorzuheben sind beispielsweise die feinen Bühnengeländer in unterschiedlichen Ausführungen, montierte Griffstangen, sauber eingesetzte Lüftungsklappen, farblich abgesetzte Bremsumsteller, die Nachbildung der Bremsanlage unter dem Wagenboden und – erstmals in N – die Rangierergriffe unter den Puffern. Ein klein wenig zu wuchtig wirken nur die Verstärkungsprofile und Nieten. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; feine Detaillierung; Variantenvielfalt*

KONTRA: *Profile und Nieten*

BESTELLNRN.: *L260130, L260132, L265030 (Einzelwg.)*

PREIS: *97,50/35 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◭

Ein kleines technisches Meisterwerk entwickelte Piko mit dem H0-Messwagen, der nun ausgeliefert wird.

Messgehilfe



Hinter der Schiebetür sitzt ein Display, das die Messwerte anzeigt.

Der Großraumwagen im Messzug-Gelb der DB verbirgt in seinem Inneren modernste Technik, die sich in vielfältiger Weise für Messeinsätze auf der Modellbahn anwenden lässt. Die Messergebnisse werden über ein Display auf einer Wagenseite angezeigt, können aber auch über ein USB-Kabel an einem Endgerät ausgelesen oder über WLAN übermittelt werden. Das Modell misst Geschwindigkeit und Fahrstrecke, aber auch Steigung und Neigung (Überhöhung) des Gleises sowie die anliegende Spannung. Über eine „sniffer"-Funktion können auch Digitaladressen überwacht werden. Die Bedienungsanleitungen (Schnellanleitung und ausführliches Heft) lassen keine Fragen offen, so dass sich der Anwender gut zurechtfindet. Auf der dem Display gegenüberliegenden Seite befinden sich hinter der Tür vier kleine Bedienschalter (Power, Mode, Reset und WLAN), für die der Fingernagel bemüht werden muss. Doch die berührungssensitiven Flächen neben dem Display zum Umschalten der Anzeigen funktionieren einwandfrei. Ein genauer Test folgt. □ *abp*



Auf der anderen Seite sind vier Taster zur Bedienung angeordnet.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Einfach zu erlernende Bedienung; vielfältige Funktionen; eigenes WLAN-Netz*

KONTRA: *Taster etwas klein*

BESTELLNUMMER: *55050*

PREIS: *159,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT



Wiking: Opel Kadett Rallye 2.0E für H0

Mit ungewöhnlicher Verspätung hat Wiking nun die im Jahr 2016 angekündigte Neukonstruktion des Sportwagens für den kleinen Geldbeutel ausgeliefert. Dem Trend der Zeit folgend, brachte auch Opel von seinem Bestseller, dem Kadett C, eine „aufgemotzte" Version mit 110 PS heraus, die sich vor allem mit dem Golf GTI messen lassen musste. Der Vergleich artete meist zum Glaubenskrieg aus. Zumindest im Modell schlägt der Sport-Opel das ältere GTI-Modell von Wiking (hinten im Bild), denn die Ausführung ist sehr gut gelungen. Stimmige Proportionen und Details sowie eine exakte Bedruckung sprechen für den GT/E. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen, Detaillierung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Etwas hochbeinig*

BESTELLNUMMER: *0229 01*

PREIS: *16,99 Euro (UVP)*

URTEILE:





„Ja, mein Ur-Opa ging damals ab wie eine Rakete“, scherzt die elegante Dame mit Hund. „Na denn, und tschüss, hihi!“

H0-Versuchsfahrzeug Opel RAK2 von Model Car World

Straßenrakete

Nein, das ist nicht das Auto von Fantômas: Das Raketenfahrzeug Opel RAK2 wurde mit einer mittleren Schubkraft von 6000 Kilopond am 23. Mai 1928 auf der Berliner AVUS auf eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h beschleunigt. Model Car World/BoS widmet dem Fahrzeug auf Basis eines Opel 10/40 PS nun ein H0-Modell aus Resin. Mit tiefschwarzer Lackierung, seitlichen Stabilisatoren, geätztem Lenkrad und 24 Modell-Raketen im Heck hat der Nachbau in 1:87 einen starken Auftritt. Der feine Druck der Radspeichen trägt dazu maßgeblich bei. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Feiner Speichenaufdruck; geätztes Lenkrad; saubere Lackierung; auf Sockel in Kunststoffvitrine verschraubt*

KONTRA: *Beschriftung als Nassschiebebilder; hoher Preis*

BESTELLNUMMER: *221206*

PREIS: *29,95 Euro (UVP)*

URTEILE:

Brekina erweitert sein Programm um zwei Varianten der Zugmaschine Škoda LIAZ706 MTTN in 1:87.

Aufgesattelt



„Du kannst doch nicht einfach nen Auflieger aus West-Berlin mitbringen! Wenn das der Chef mitkriegt, ...“

Der bis 1988 gebaute 706 aus den Liberecer Automobilwerken (LIAZ) fuhr in ungezählten Varianten durch die sozialistischen Staaten. Als 210 PS starke Sattelzugmaschine mit planenüberdachtem Pritschenauflieger ist der LIAZ MTTN nun in Blau/Weiß erschienen (Art.-Nr. 71801). Eine weitere Neuheit ist der LIAZ in der außergewöhnlichen Farbkombination Hellelfenbein/Gelb, welche mit einem Kofferauflieger in Weiß mit gelbem, diagonal unterbrochenem Zierstreifen geliefert wird (71802). Während es die Zugmaschinen tatsächlich mit dem nachgebildeten Aussehen gab, wurden die beiden Anhänger-Modelle im Brekina-Programm bereits vorhandenen Modellen, etwa mit MAN- oder Scania-Zugmaschinen, entlehnt. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Zugmaschinen gut detailliert und mit interessanten Farbkombinationen*

KONTRA: *Anhänger unpassend; kleine Farbunsauberkeit*

BESTELLNRN.: *71801, 71802*

PREIS: *27,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Brekina: Melkus 1000 RS



Der auf Basis des Trabant 353 aufgebaute bekannteste DDR-Rennsportwagen mit den prägnanten Flügeltüren wurde 1969 vorgestellt. Der modifizierte Dreizylinder-Motor leistete 70 bis 100 PS (Rennversion). Nach der Ankündigung von H0- und TT-Modellen durch NPE war nun Brekina schneller und lieferte seine Kunststoffminiaturen schon zur Modell-Hobby-Spiel in Leipzig aus, wo auch zwei Originale zu bewundern waren. Die Modellqualität ist gut, zeigt aber Schwächen in einigen Details. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; mehrfarbige Lackierung; Felgen*

KONTRA: *Scheinwerfereinsätze sowie Lackierung etwas unsauber; überdimensionierte Blinker*

BESTELLNRN.: *27400 - 403*

PREIS: *15,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Realistische Beschaulichkeit im Preßnitztal. Im Bahnhof Großrückerswalde, weitab der Ortschaft, stiegen nur einzelne Fahrgäste aus und ein.

Am Anfang war Großrückerswalde

Aus einem übersichtlichen Oval entstand in der Werkstatt von Steffen Spittler in nur drei Jahren eine großzügige Ausstellungsanlage mit Motiven der stillgelegten unteren Preßnitztalbahn in H0e.

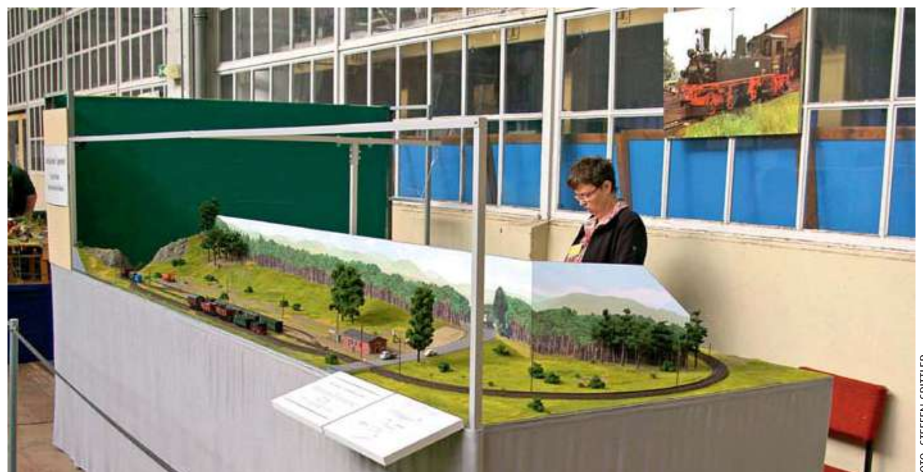


FOTO: STEFFEN SPITTLER

Das erste Mal in der Öffentlichkeit: Im alten Straßenbahndepot in Jena zeigten Konstanze und Steffen Spittler im Jahr 2014 die noch bescheidene Anlage mit der Station Großrückerswalde.

Anfangs, als ich mit Steffen Spittler ins Gespräch kam, war ich noch nicht so richtig überzeugt von seiner Idee. Ich kannte von einem Besuch auf der „Erlebnis Modellbahn“ in Dresden nur die erste Version seiner Ausstellungsanlage. Sie bestand damals aus sechs Segmenten, und offensichtlich war sie als Oval gebaut, so wie fast jede Modellbahn in ihrem Frühstadium.

Doch Spittler war und ist modellbahnerisch nicht untätig und konnte mir bereits seine Konzeption für einen wesentlich größeren Aufbau vorstellen. Wir vereinbarten, in Kontakt zu bleiben. Doch erst während der Jubiläumsfeierlichkeiten der Preßnitztalbahn im Juni 2017 in Jöhstadt ergab sich die Gelegenheit, das nun fertiggestellte umfangreiche Werk fotografisch ausführlicher zu dokumentieren und mit dem Erbauer zu sprechen.

„Ich wollte schon immer was mit Wolkenstein – Jöhstadt machen, weil das meine Kindheits-Traumstrecke ist“, erzählt mir Spittler gleich zu Beginn. „Den ersten Kontakt mit der Bahn hatte ich als Jugendlicher, weil der Betrieb meines Vaters in der Nähe ein Ferienheim hatte. Dort waren wir im Urlaub, und ich habe – damals schon Modelleisenbahner – die ganze Gegend erkundet, auch die Reste des Thumer Netzes oder Cranzahl – Oberwiesenthal. Von der Preßnitztalbahn war ich aber von Anfang an begeistert, weil die Bahn so gut in die Landschaft passte. Dazu kamen die Meyer-Loks, also die sächsischen IV K.“

Spittler war in früheren Jahren bereits aktiver Modellbahner und zeitweise Vorsitzender der bekannten Dresdener AG „Sächsische Nebenbahn“ des DMV. Doch dann begann eine sehr erfolgreiche berufliche Karriere und damit das vorläufige Ende aller Modellbahn-Tätigkeit. Doch der neue Vorsitzende der AG klopfte an: „Hast du nicht Lust, doch wieder mitzumachen?“ – „Dann kam eins zum anderen,“ erinnert sich Spittler. „Gleichzeitig reifte bei mir der Entschluss, eine berufliche Auszeit zu nehmen. Dann habe ich 2012 den Mut gefasst, sowohl was die Auszeit als auch die Modellbahn anging.“ Was war der Plan? „Die Idee war, eben nicht das zu bauen, was alle kennen, die heutige Museumsstrecke, sondern das, was immer mehr in Vergessenheit geraten wird, also den Teil, der wahrscheinlich auch nie mehr aufgebaut werden wird.“ Die Wahl fiel auf Großrückerswalde: „Das war ein schöner Bahnhof mit


Holzbau: Die Rahmen für drei neue Segmente aus 18 Millimeter dicken Multiplex-Platten sind fertig.

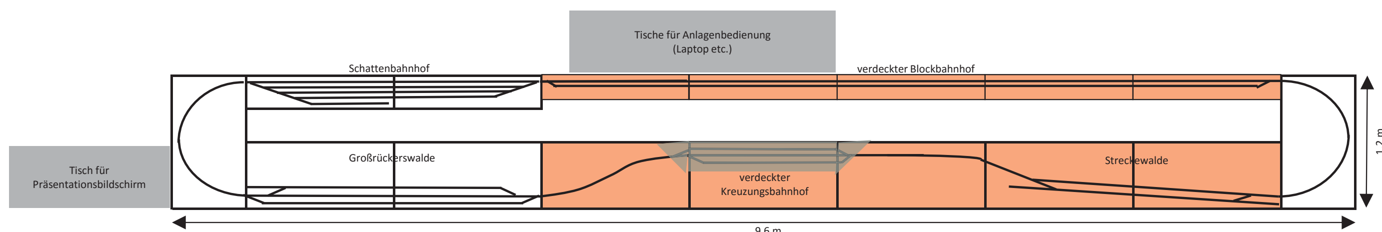

Trassenbau: im Vordergrund die Vorbereitungen für die Preßnitzbrücke.


Leichtbau: Auf ein Gitter aus Kartonstreifen wird später die Zeitungspapier-Geländehaut geleimt.


Erdbau: Die Gleise sind verlegt, nun folgt die Gelände-Spezialmischung.


FOTOS (5) UND ZEICHNUNG: STEFFEN SPITTLER

Noch im Rohbau konnte die deutlich erweiterte Anlage im Dezember 2016 in Kreischa gezeigt werden. Erstmals wurde sie dort mit Hilfe des Laptops digital betrieben.



Aus dem einfachen Oval (weiße Segmente) entstand in kurzer Zeit eine über neun Meter lange Ausstellungsanlage, die einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb in weiter Landschaft ermöglicht.



Die mit Hilfe von Originalbildern und „Photoshop" erzeugte Hintergrundkulisse ist genau auf die Modell-Landschaft abgestimmt. So führt die Straße scheinbar weiter in die Ferne.

einigen betrieblichen Möglichkeiten, und das Gebäude gibt es sogar heute noch, als Silvia´s Bahnhäusel." Noch im gleichen Jahr wurde mit dem Rahmenbau begonnen, ab Herbst 2013 intensiv weitergearbeitet, und 2014 „war Großrückerswalde weitgehend fertig. Unsere erste Ausstellung war in Jena im alten Straßenbahndepot. Der dortige Modelleisenbahnklub ‚Jena-49' ist auch ein uralter Verein," berichtet mir Steffen Spittler.

Viele Ausstellungen und einige Baustellen

Während der Ausstellung in Jena stand nur eine Modell-Bautafel für das Gebäude hinter dem Bahnhof. „Das war mal ein Gasthof, später dann eine Pension. Die Meinungen zum Zeitpunkt der Umwandlung gehen auseinander, auch bei den Besuchern an meiner Anlage", erklärt mir Spittler, was mich zur Frage nach der gewählten Epoche veranlasst. „Mein Zeitpunkt ist eigentlich 1969, genauer gesagt der Sommer 1969, weil 1970 die Umstellung auf die EDV-Nummern erfolgte. Genau vor der Umstellung spielt meine Anlage. Mittlerweile bin ich auch dabei, meine Fahrzeuge in die richtige Zeit zu bringen." Leider sind die original Jöhstädter Loks des Anlagenbauers nicht auf den Bildern zu sehen. „Mittlerweile sind die 582 und die 568 nach Originalfotos aus Jöhstadt frisiert, haben die Lüftungsklappen zum Teil geöffnet, ein brüniertes Fahrwerk und eine authentische Beschriftung, bis hin zum Datum der letzten Bremsuntersuchung."

Doch ich habe noch Fragen zum Gebäude und zu dessen Bauweise. „Das ist ein Sperrholzgerüst, die Fassaden sind aus Karton aufkaschiert. Einige Teile wie die Fenster und deren Sandsteineinfassungen stammen auch von Auhagen, die haben glücklicherweise gepasst", antwortet mir Spittler. „In Streckewalde wird das mit den Auhagen-Teilen aber nicht gehen. Dort steht am Bahnhof eine kleine Fachwerkvilla, für den Nachbau muss ich mir selbst etwas einfallen lassen." Nun steht am H0e-Bahnhof Streckewalde die bewusste Bautafel. „Die wird hoffentlich zur nächsten



Auch Winzigkeiten sind sehenswert, zum Beispiel ein selbst gelöteter Wasserhahn.



Ein Rollwagenzug hat den verdeckten Kreuzungsbahnhof verlassen und schlängelt sich in Richtung Großrückerswalde. Die Kulissen-Durchfahrt ist durch den Wald geschickt getarnt.



Die Brücke über die beim Vorbild an dieser Stelle neun Meter breite Preßnitz entstand im Selbstbau auf Basis mehrerer Bausätze.

Ausstellung in Dresden verschwunden sein", meint Spittler und erinnert sich noch an ein Gespräch mit dem Sohn des ehemaligen Eigentümers der Streckewalder Pappenfabrik zu einem winzigen Detail an der dortigen Wartehalle. Der Besucher war begeistert: „Dieser Schuppen da, da hatten wir immer unseren Leiterwagen stehen. Und wenn die Züge kamen mit unserem Rohmaterial, dann haben wir den Leiterwagen rausgeholt, sind zum Zug an die



Die Anlage ist keinesfalls überladen. Passend zur untergeordneten Bedeutung der Stationen sind jedoch einige kleine Details wie dieses Ensemble aus Leiterwagen und Fahrrad zu entdecken.



Auch am neu entstandenen Modell-Bahnhof Streckewalde sorgen die Gebäude auf der Hintergrundkulisse für einen stimmigen Eindruck. Der kleine Schuppenanbau am Wartehäuschen hat – wie im Text erwähnt – seine eigene Geschichte.

Rampe, haben die Wagen entladen und sind dann mit dem Leiterwagen zum Betrieb gefahren." Es sind eben die kleinen Details, die eine Modellbahn einzigartig machen. Das ist durchaus mit Aufwand verbunden. „Man merkt bald, dass man eigentlich noch viel mehr tun könnte, ja tun muss, wenn man nach Vorbild baut. Man kommt vom Stock zum Stöckchen, findet eigentlich kein Ende. Es ist noch viel Luft nach oben. Die Anlage ist im Prinzip fertig, aber man steht trotzdem noch am Anfang." Wenn dazu noch weitere Abschnitte geplant sind, ist die Beschäftigung für die nächsten Jahre gesichert. „Diese

Die Anlage ist fertig, doch man steht am Anfang

Pappenfabrik wird irgendwann auch noch bei mir entstehen. Nach Streckewalde geht es dann im Linksbogen raus, da steht dieses große Gebäude mit hohem Schornstein. Das wird eine sehr interessante Szenerie mit einer Stahlbrücke im Bogen und einer Straßenbrücke. Alles wird im Eigenbau entstehen."

Sozusagen ein Eigenbau ist auch die Hintergrundkulisse, die der Preßnitztalbahn im Modell den würdigen Rahmen gibt. Sind das Fotografien? „Ja und nein", erklärt mir Spittler. „Es ist eine Kombination aus Fotografien und digitaler Handmalerei. Die Fotos der Originalgebäude habe ich ein bisschen verändert, es gab zum Beispiel 1969 noch keine Dachflächenfenster. Die Modellbäume sind abfotografiert und vervielfältigt. Die Berge habe ich im Photoshop mit der Hand gemalt, mit der Maus. Das so hinzubekommen, dass es zum Erzgebirge und zur Modell-Landschaft passt, war nicht einfach." Alles wurde zu Hause auf DIN-A4-Blätter ausgedruckt, insgesamt 56. Alles blasenfrei und übergangslos aufzuziehen, war sicher nicht einfach. „Das ging mit Holzleim einer bestimmten Viskosität, nicht zu dünn, sonst schlägt er durch." Spittler hat dabei einen Trick angewandt, doch der bleibt sein Geheimnis. ☐ *abp*

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0e-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Größe:** 9,6 x 1,2 Meter
- **Erbauer:** Steffen Spittler
- **Bauzeit:** Drei Jahre
- **Epoche:** III b (1969)
- **Fahrbetrieb:** Digital (Train Controller)
- **Gleismaterial:** Tillig, Glöckner
- **Rollendes Material:** Bemo, Technomodell/PMT



FOTOS (8): ANDREAS BAUER-PORTNER

Hinter dem Bahnhof Streckewalde folgen die Preßnitzbrücke und der verdeckte Kreuzungsbahnhof. Bis zur nächsten Ausstellung in Dresden wird auch die Bautafel rechts verschwinden.

Zwei Niederländer ließen sich in Polen inspirieren: Ernst-Jan Goedbloed und Floris Dilz. Ihre Anlage „Stefanowo" präsentierten sie auf der Modell-Hobby-Spiel 2017 in Leipzig.



Leerfahrt im Nirgendwo. Ol 49 57 aus dem Bw Wolsztyn sorgt für etwas Abwechslung im Landbahnhof.

November im Nirgendwo

Vor gut zwei Jahren fragten wir unsere Leser, ob sie denn an Themen aus dem Ausland interessiert wären. Die Resonanz war erfreulich positiv und ermutigte uns, regelmäßig über den Tellerrand der deutschen Eisenbahn hinauszuschauen. Nicht nur bei der großen Eisenbahn gibt es jenseits der Grenzen viel Interessantes zu entdecken, auch die Modellbahnszene wird regelmäßig durch Anlagen unserer Nachbarn und Themen aus dem Ausland bereichert. Oft liegt die Qualität des Gezeigten dann im einsamen Spitzenfeld. Das gilt auch für „Stefanowo".

Regelmäßige Besuche in Polen, nicht nur, aber auch im Dampf-Refugium rund um Wolsztyn waren der Anlass für die beiden Niederländer Ernst-Jan Goedbloed und Floris Dilz, sich mit dem ganz speziellen Flair der polnischen Bahn auch im Modell zu beschäftigen. „Das erste Mal war ich im Dezember 2001 dort", erinnert sich Goedbloed. „Dabei kam ich auch nach Stefanowo und hatte schon damals gleich die Idee, dass ich das einmal nachbilden möchte." Der kleine Unterwegsbahnhof





Auf der nächsten Fahrt: Mittlerweile hat die 1'C'1-Maschine eine verkürzte Doppelstock-Garnitur (Rivarossi) am Haken.

liegt nördlich von Wolsztyn an der Strecke nach Zbaszynek (Neu-Bentschen). Doch erst zwölf Jahre später, 2013, war die Anlage soweit fertiggestellt, dass sie auf der „Ontraxs" in Utrecht präsentiert werden konnte. Sein Kollege Floris Dilz wunderte sich nun, dass man an einer eigentlich fertigen Anlage über viele Tage bis in die Nacht hinein arbeiten kann, nur um sie mit einem kleinen „Update" für den Auftritt in Leipzig vorzubereiten. Sieht man sich allerdings die Details rund um den Bahnhof genauer an, erstaunt einen das gar nicht. Perfekt ist alles aufeinander abgestimmt, nichts dem Zufall überlassen.

Einen großen Anteil an der einmaligen Atmosphäre, welche die Anlage – eigentlich ein größeres Diorama – ausstrahlt, haben die vielen Eigen- und Umbauten, seien es die Gebäude oder die Straßen- und Schienenfahrzeuge.

Vieles entstand im reinen Selbstbau

„Das Bahnhofsgebäude entspricht wirklich exakt dem Vorbild", erklärt mir Ernst-Jan Goedbloed, „das hat Floris gebaut. Andere Motive stammen aus der näheren oder weiteren Umgebung. Einen Kohlehandel gibt es zum Beispiel nicht in Stefa-



Details ohne Ende: vom gesuperten Modell des polnischen Star-A 28-Lkw bis hin zu den farblich abgesetzten Schellen der Elektroleitung.



Warten auf die Ausfahrt: Ty 45 379, ebenfalls ein Eigenbau-Modell macht schon mal Dampf für die nächsten Kilometer. Beim Kohlehändler sorgt derweil ein Weimar-Bagger für Betrieb.

nowo, aber in vielen Orten der Gegend schon." Das Anschlussgleis zum Kohlehandel entspricht daher nicht dem Original-Spurplan, wohl aber das Ladegleis auf der gegenüberliegenden Seite. Die Weichenverbindung ist auf den Bildern von den Zuggarnituren verdeckt. „Das Nebengebäude am Bahnsteig ist in Wirklichkeit doppelt so groß", sagt Goedbloed weiter, „aus Platzgründen habe ich es verkürzt. Auch der ausgemusterte Güterwagen steht so nicht am Original-Bahnsteig. Aber hinter dem Personalgebäude in Wolsztyn gibt es so etwas." Der Schrankenposten ist ein umgebauter Artitec-Bausatz, bei dem alle Wände verkleinert wurden. Die Tankstelle ist ein Prototyp für das Modell im Artitec-Programm. „Sie ist aus Polystyrol

Piko-Modelle der SM 42 und der SP 45 sind fast die einzigen Farbtupfer auf der Anlage, auf der ansonsten fahle Farbtöne das Bild bestimmen.

Es geht weiter, vorbei an einem Schrankenposten preußischen Ursprungs und dem typisch polnischen Klein-Lkw vom Typ FSC-Żuk.

aufgebaut, aber nicht gefräst, sondern per Hand mit einem Cutter ausgeschnitten. Ernst-Jan Goedbloed und Floris Dilz sind nicht nur Modellbahn-Kollegen, sondern arbeiten seit einigen Jahren fest angestellt bei Artitec. Das erleichtert die Anlagenausgestaltung in manchen Fällen deutlich. „Beruf und Privatleben kann man nicht so leicht trennen." Goedbloed vertritt den niederländischen Zubehör- und Fahrzeughersteller auch auf Messen, dort findet

Der Beruf hilft ein wenig beim Anlagenbau

man dann so manche Spezialität: einen polnischen Żuk-Lieferwagen von „RA Modell" genauso wie den „Star-A 28" von Adam-Modell, der in der Kohlehandlung steht. Das dritte und letzte Straßenfahrzeug ist ein Polski-Fiat, der hinter dem Bahnhofsgebäude parkt. Viel ist eben nie los in Stefanowo. Das zeigt sich auch an den fast fehlenden H0-Menschen. Einzig eine alte Frau am Schrankenposten „bevölkert" die Anlage, sieht man vom Dampflok-Personal einmal ab.

Die Dampfloks prägen das Bild in Stefanowo ganz besonders, handelt es sich doch um echte Unikate: Die mächtige Ty 45 in H0 hatte in Leipzig ihre Premiere. Das Vorbild der 1'E-Güterzuglok ist eine polnische Nachkriegsentwicklung, ein modifizierter Weiterbau der Ty 32 von 1937. Von 1946 bis 1951 wurden 428 Stück gebaut, sie blieben bis zum Dampfende in Polen im Einsatz. Die Nachbildung läuft auf einem Roco-Fahrwerk. Das Modell der Ol 49 59 hingegen entstand bei Floris Dilz im kompletten Eigenbau aus gefrästem Polystyrol und einigen Industrie-Teilen. „Aus fünf Loks bastelt er eine", weiß Ernst-Jan Goedbloed. Auch die Ol 49 ist eine Nachkriegsbauart. Von den ab 1949 von Fablok für die PKP gebauten 112 leichten Personenzugloks waren viele rund um Wolsztyn im Einsatz, auch heute befinden sich dort noch betriebsfähige Exemplare. Den dritten Vertreter der Dampftraktion, die ehemals preußische P 8 in Form der polnischen Baureihe Ok 1, wird dagegen

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Diorama-Anlage in Segmentbauweise**
- **Größe:** insgesamt 3,9 x 1,2 Meter, gestalteter Abschnitt 2,4 x 0,6 Meter
- **Erbauer:** Ernst-Jan Goedbloed, Floris Dilz
- **Bauzeit:** Ein Jahr
- **Epoche:** 1980 bis heute
- **Fahrbetrieb:** Digital (Roco Multimaus)
- **Gleismaterial:** Tillig
- **Rollendes Material:** Eigenbau, Artitec, Heris, Liliput, Piko, Rivarossi, u. a.



Vor dem fachgerecht verbeulten Eaos von Liliput steht der Nachbau eines tatsächlich polnischen Schubkarren-Typs.



Der zweite Bagger des Kohlehändlers hat seine besten Tage schon hinter sich. Das Modell stammt aus einer Piko-Bauzugpackung.

Den Liliput-Ursprung kann man bei dem Modell der Ok 1 288 (einer ehemals preußischen P 8) nur noch erahnen. Der angehängte Packwagen ist komplett im Eigenbau entstanden.

jeder Modellbahnfreund kennen. Als Basis diente den Niederländern ein Liliput-Modell, das wie alle Fahrzeuge fachgerecht gesupert und gealtert wurde.

Gedeckte Farben machen die Atmosphäre

Die Farbgestaltung spielt eine besonders wichtige Rolle in „Stefanowo". Kräftige Farbtöne findet man nicht, alles ist, passend zur dargestellten Jahreszeit, in bräunlichen bis grauen Tönen gehalten. Das Grün entstammt größtenteils dem Spätherbst-Sortiment von Silhouette/MiniNatur. Für den einzigen Farbtupfer sorgt schon fast die kleine blaue Mobil-Toilette. „Die habe ich wirklich dort fotografiert", meint Goedbloed. „Auf einer Messe habe ich dann das Modell gesehen und musste es gleich mitnehmen, als einen kleinen Witz."

Von der Resonanz beim Publikum in Leipzig waren die beiden Niederländer positiv überrascht: „Dort hat man unsere Anlage viel besser verstanden als bei uns

Das Publikum in Leipzig ist begeistert

zu Hause", freut sich Goedbloed. „Auf der Ontraxs glaubten manche Besucher, das sei etwas aus Spanien ..."

Auch an die kleinen Gäste wurde erfreulicherweise gedacht. Vor der Anlage steht ein kleines Podest. „Die weiße Stange vorne an der Anlage ist auch für die Kinder", erklärt mir der Erbauer. „Die haben wir für Leipzig neu angebaut und das hat sich sehr gut bewährt. Die Kinder halten sich an ihr und nicht an der Vorderkante der Anlage fest." Die feinen Details werden so geschont, ohne dass eine störende Glas- oder Kunststoffscheibe angebracht werden muss. Alle Feinheiten wirklich zu entdecken, dazu braucht es allerdings ein sehr geschultes Auge und viel Zeit: verbogene Blitzableiter am Bahnhof, langsam verfallende Beton-Wände mit den typischen, an schrägen Stützen montierten Stacheldraht-Reihen, herrlich krumm verlegte Drahtzugleitungen für Weichen und Signale, mit winzigen Schellen befestigte Elektroleitungen, das herabgefallene Herbstlaub zwischen den Gleisen.

„Stefanowo" war ein kleiner Höhepunkt der Messe 2017 in Leipzig. □ *abp*



In bewährter Weise als „Guckkasten" mit dunklen Blenden ist die Diorama-Anlage der beiden Niederländer aufgebaut. So lenkt nichts ab von der superdetaillierten Szenerie.

FOTOS (10): FRANK ZARGES

Chemnitzer Modellbahn-Verein wird 55



Die neu aufgebaute, beeindruckende Vereinsanlage des „AMC" in Chemnitz ist zweifellos einen Besuch wert.

Gleich nach Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) im April 1962 fanden sich auch in Karl-Marx-Stadt sechs Enthusiasten, die das Hobby gemeinsam betreiben wollten und daher die AG 3/13 im DMV gründeten. Schon zwei Jahre später war die erste Gemeinschaftsanlage fertiggestellt. Anlässlich des V. Pioniertreffens 1964 in Karl-Marx-Stadt wurde das 17 Meter große Prachtstück erstmals der Öffentlichkeit gezeigt (siehe me 7/1965). Auf der zweiten Anlage wurde sogar die Standseilbahn Erdmannsdorf – Augustusburg funktionsfähig nachgebaut. Bei einer Ausstellung im Schlossbergmuseum wurde sie von 17 500 Besuchern bestaunt; traumhafte Zahlen, die zeigen, welche Bedeutung die Modellbahn damals in der Gesellschaft genoss.

Im Nicolaibahnhof, dem jetzigen Bahnhof Chemnitz-Mitte, entstand ab Mitte der 70er-Jahre eine neue H0/H0e-Anlage nach sächsischen Motiven mit dem Bahnhof Flöha. Auch dieses Meisterwerk wurde in einem ausführlichen Bericht, diesmal im Eisenbahn-Journal 7/1993, gewürdigt.

1996 wurde schließlich mit dem Bau des Bahnhofs „Karlstadt" und der dazugehörigen Stadt begonnen. Markante Gebäude und Straßenzüge aus Chemnitz samt Straßenbahn wurden nachgebaut.

Wegen nicht tragbarer Mietsteigerungen war der Verein 1999 gezwungen, die Räumlichkeiten im Bahnhof Mitte zu verlassen. Es drohte die Vernichtung der Anlagen. Im Solaris-Technologie- und Gewerbepark an der Neefestraße fand der seit der Wiedervereinigung als „AMC – Arbeitskreis Modellbahn Chemnitz" auftretende und mittlerweile zur SMV gehörende Verein zum Glück eine neue Heimstatt.

Gut ein Jahr nach dem Abbruch der Anlagen konnten die Ergebnisse des Neuanfangs vorgeführt werden. Ein kleiner Teil der Gemeinschaftsarbeiten konnte wiederverwendet werden, darunter ein Stück von „Karlstadt". Seitdem wurde die H0/H0e-Clubanlage umfangreich erweitert und interessant gestaltet, immer mit dem Bezug zu Sachsen. Eine ausführliche Würdigung in einem Magazin steht noch aus.

Also ist es das Beste, sich selbst ein Bild zu machen. Am 18./19., 22. und 25./26. November 2017 lädt der „AMC" zur traditionellen Ausstellung ein, die diesmal mit einigen Überraschungen aufwarten wird.

Info: www.modellbahn-chemnitz.de und www.gleisdreieck-erzgebirge.de.

Hans-Ulrich Siebert (SMV013)

25 Jahre Elsterberger Modellbahnclub e. V.



Ein kleiner Ausschnitt aus der schönen H0-Clubanlage aus Elsterberg.

Der „Elsterberger Modellbahnclub e. V." feiert 2017 sein 25-jähriges Bestehen. Allerdings reichen die Wurzeln des unweit des berühmten Göltzschtalviadukts ansässigen Vereins weit in die Vergangenheit: Bereits 1978 entstand in der Oberschule des vogtländischen Städtchens eine Schülergruppe unter Leitung von Heinz Arndt. 1986 wurde sie Mitglied im DMV.

1992 erfolgte die Gründung des „Elsterberger Modellbahnclubs e. V." Ziel war insbesondere die Weiterführung der Nachwuchsarbeit, schließlich zählte die AG zu dieser Zeit zehn modellbahnbegeisterte Kinder. Deshalb stellte die städtische Schule auch geeignete Räume zur Verfügung, die mit viel Eigenleistung des Vereins ausgebaut und 1993 eingeweiht wurden.

Bereits im Dezember 1993 zeigte sich die Gruppe im Spiegelsaal der Elsterberger Schule der Öffentlichkeit. Zu sehen waren die H0-Schüleranlage und Heimanlagen von N bis H0. Schon ein Jahr später konnte der erste Teil der im Bau befindlichen H0-Clubanlage den Besuchern präsentiert werden. Später begann die Schülergruppe mit der Arbeit an einer großen TT-Anlage.

Leider schloss die Schule im Jahr 2009. Glücklicherweise verfügte der Verein im Elsterberger „Haus der Vereine" bereits über alternative Räume und konnte die Arbeit fortsetzen. Wie vielerorts fehlten jedoch Kinder in der Nachwuchsgruppe, so dass diese eingestellt werden musste. Heute zählt der „Elsterberger Modellbahnclub e. V.", der 1994 der SMV beitrat, zehn Mitglieder, darunter viele Sprösslinge der früheren Schülerarbeitsgemeinschaft.

Doch nun blicken die Elsterberger Modellbahner erst einmal auf 25 Jahre Vereinsleben zurück und laden zu einer Jubiläumsausstellung ein. Diese wird am 18./19. sowie am 25./26. November 2017 stattfinden. Besucher dürfen sich auf viele Neuheiten freuen. Die Ausstellung findet im Haus der Vereine „Burgkeller" (Karl-Marx-Str. 25, 07985 Elsterberg) statt und ist jeweils von 10 bis 12 Uhr und 13 bis 17 Uhr geöffnet. Weitere Informationen sind im Internet zu finden: www.smv-aktuell.de.

Peter Gerstner (SMV491)

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

50 Jahre MEC Bayreuth



Einen bunten Querschnitt der Modellbahn zeigen die Ausstellungen des „MEC Bayreuth e. V."

Im Jahr 2017 kann der MEC auf 50 Jahre seines Bestehens zurückblicken. Was als loser Zusammenschluss begann, ist heute eine feste Einrichtung im Bayreuther Vereinsleben. Im Juli 1966 hatten sich 30 Eisenbahn- und Modellbahnfreunde versammelt, um eine Arbeitsgemeinschaft zu gründen, doch bereits 1967 wurde der „Modell-Eisenbahn-Club Bayreuth e. V." in das Vereinsregister eingetragen.

Eine erste Bleibe ergab sich im Keller eines Gasthauses, gefolgt von einem Raum in einem Hintergebäude. Mit viel Glück konnte dann erreicht werden, dass die DB einen alten Lagerschuppen an der ehemaligen Viehrampe im Bahnhof Bayreuth, die „Gifthütte", als Clubheim zur Verfügung stellte. Mit viel Arbeitseinsatz wurde daraus ein brauchbarer Raum geschaffen. Um finanzielle Mittel beizubringen, wurden Modellanlagen nach Vorgaben von Bayreuther Spielwarengeschäften gestaltet. Somit konnte der Bau einer eigenen H0-Anlage in Modulbauweise beginnen.

Bei dem zum 25-jährigen Bestehen veranstalteten „Tag der offenen Tür" konnte zusammen mit der DB im Hbf Bayreuth eine Fahrzeugschau gezeigt werden, Filmbeiträge wurden vorgeführt und eine Modellbahn-Tauschbörse abgehalten. Natürlich wurde auch die Clubanlage präsentiert. Ein gelungener Tag, der große Aufmerksamkeit und neue Mitglieder brachte. Im Laufe der Zeit konnte das alte Clubheim die Anforderungen nicht mehr erfüllen, Baumängel und Enge machten einen Auszug dringend notwendig. Mit Unterstützung des BSW Bayreuth konnte man 2010 gemeinsame Räumlichkeiten in einem Bahngebäude am Hauptbahnhof beziehen. Mit nun vier Räumen konnte der MEC expandieren. 2011 wurde, nach langer Abwesenheit in der Öffentlichkeit, wieder eine Weihnachtsausstellung durchgeführt, ein erster Erfolg im neuen Clubheim. Nun wurde die Ausstellung jedes Jahr in der Weihnachtszeit ausgerichtet und die Besucher- und auch die Mitgliederzahl stiegen erfreulich an. Bestehende Anlagen wurden ausgebaut und neue begonnen, so dass fast alle Facetten der Modellbahn in H0, TT, N und ganz neu in Spur 1 analog und digital gezeigt werden können.

2014 erreichte den MEC die Nachricht, dass das gemietete älteste Bahngebäude in Bayreuth, die „alte Lokremise" von 1854, den Besitzer gewechselt hätte. Dieser hat auch gleich die Absicht kundgetan, das Gebäude so schnell wie möglich abreißen und einen Supermarkt errichten zu lassen. Wieder hieß es, auf die Suche zu gehen.

Im Herbst 2015 konnte ein neues Objekt gefunden werden, ein Teil des Verwaltungsgebäudes der Firma Kaufland. Mit 550 Quadratmetern wurde die Fläche fast verdoppelt. Auch die Weihnachtsausstellung 2016 wurde zum großen Erfolg. Die Mitgliederanzahl stieg weiter an und besonders erfreulich ist, dass wieder Jugendliche und Kinder begrüßt werden konnten.

Neue Projekte wurden in Angriff genommen: eine über 40 Meter lange Spur-1-Anlage, eine große H0-Digital-Anlage mit zweigleisiger Haupt- und Nebenbahn, ein Nachbau der ehemaligen Nebenbahn nach Thurnau als H0-Modulanlage. Speziell für die „Märklinisten" wurde eine Modellbahnanlage mit Kopfbahnhof mit Hilfe eines neuen Mitgliedes neu aufgebaut. Auch kleinere Schauanlagen und die bisherige alte Analoganlage wurden weiter gepflegt und mit neuen Elementen ausgestattet. An drei aufeinander folgenden Sonntagen wird das Jubiläum gefeiert, am 26. November sowie am 3. und 10. Dezember 2017.

MEC Bayreuth e. V.

VORBILD

Sa 11.11.

- Pendelfahrten zwischen Schleiz und und Schönberg, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Dia- und Filmvortrag zu 25 Jahre Preßnitztalbahn im Wolkensteiner Schloss: Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

So 12.11.

- Herbstfahrten bei der Museumsbahn Schönheide, Am Fuchsstein 20a, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

Fr 17.11.

- Mondscheinfahrt bei der Trossinger Eisenbahn, Freundeskreis der Trossinger Eisenbahn e.V., Bahnhofstr. 9, 78647 Trossingen, Tel. (07425) 9402-36, www.trossinger-eisenbahn.de.

Sa 18.11.

- Mit dem Wismarer Schienenbus auf Zechenfahrt, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

Sa 18.11 und So 19.11.

- Sonderführung: Führungen durch den Bunker des DB-Museums, DB-Mobility-Logistics-AG, DB-Museum Nürnberg, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. 0180 4442233, www.db-museum.de.

Mi 22.11.

- Eisenbahnmuseum geöffnet, Sächsisches Schmalspurbahn-Museum Rittersgrün e.V., Kirchstraße 4, 08359 Breitenbrunn, OT Rittersgrün, Tel. (037757) 7440, www.schmalspurmuseum.de.

Sa 25.11.

- Dampf-Sonderzug zur Hafenweihnacht Lindau, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim, Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Mit dem Museumszug und der V100 ab Bochum zum Weihnachtsmarkt nach Osnabrück, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Pendelfahrten zwischen Schleiz und und Schönberg, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Fr 01.12. bis So 03.12.

- Winterdampf zum Weihnachtsmarkt Ochsenhausen, Öchsle Schmalspurbahn e.V., PF 1228, 88412 Ochsenhausen, Tel. (07352) 922026, www.das-oechsle.de.

Sa 02.12.

- Nikolaustag im DB-Museum Halle, DB-Mobility-Logistics-AG, DB-Museum Halle Lokhalle IV, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), Tel. 0180 4442233, www.db-museum.de.
- Nikolausfahrt nach Zeitz, EMBB e.V., Schönauer Str. 113, 04207 Leipzig, Tel. (0341) 96 82514, www.dampfbahnmuseum.de.
- Dampfsonderzug ab Vienenburg nach Leipzig, Verein zur Förderung des Eisenbahnmuseums in Vienenburg VEV e.V., Bahnhofstr. 8, 38690 Vienenburg, Tel. (05321) 63710, www.eisenbahnmuseum-vienenburg.de.
- Schnellzug zum Weihnachtsmarkt in Lübeck ab Mönchengladbach, Westfalendampf, c/o Thomas Wermers, Am Strietbach 8, 48282 Emsdetten, Tel. (02572) 1793, www.westfalendampf.de.
- Dampflokfahrt nach Oberwiesenthal, IG Dampflok Nossen e.V., Döbelner Str. 19, 01683 Nossen, Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.
- Adventssonderzug in die Lutherstadt Wittenberg, Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. Bautzen, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
- Dampfzug Treysa – Frankfurt – Heidelberg und zurück zum Weihnachtsmarkt, Eisenbahnfreunde Treysa e.V., PF 1152, 34601 Schwalmstadt, Tel. (06691) 71212, www.eftreysa.de.
- Nikolaus-Express mit 78468 ab Lengerich nach Münster, Eisenbahn-Tradition e.V., PF 1233, 49512 Lengerich, Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
- Mit 351097 ab Ludwigshafen und Heilbronn zum Weihnachtsmarkt nach Regensburg, UEF-Historischer-Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Mit dem Nikolaus (und 528195) geht es von Fürth und Nürnberg nach Regensburg, Fränkische Museums-Eisenbahn e.V., Klingenhofstr. 70, 90411 Nürnberg, Tel. (0911) 5109638, www.v200-001.de.
- Pendelfahrten zwischen Schleiz und Schönberg, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Die Traditionsbahn Radebeul fährt Pendelzüge zum Bärnsdorfer Weihnachtsmarkt, Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Sonderfahrt zum Dresdner Striezelmarkt ab Weimar, Thüringer Eisenbahnverein e.V., PF 800101, 99027 Erfurt, Tel. 0177 2406266, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

Sa 02.12. und So 03.12.

- Dampffahrten im Advent, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de
- Nikolausfahrten mit V100 ab Hattingen, Ruhrtalbahn, PF 0211, 58002 Hagen (Westf.), Tel. (0208) 309983010, www.ruhrtalbahn.de.
- Adventsfahrten ab Blankenburg (Harz), Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Welfenstr. 6, 38889 Blankenburg (Harz), Tel. 0175 5966134, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.
- Nikolausfahrten zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle, Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V., Postfach 1101, 91316 Ebermannstadt, Tel. (09194) 725175, www.dampfbahn.net.
- Nikolausfahrten ab Bad Nauheim Nord, Eisenbahnfreunde Wetterau e.V., Am Goldstein 12, 61231 Bad Nauheim, Tel. (06032) 929229, www.ef-wetterau.de.
- Nikolausfahrten mit Diesellok zwischen Amstetten und Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Sa 02.12. bis Di 05.12.

- Viertägige Adventsreise ins Erzgebirge, UEF-Historischer-Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.

So 03.12.

- Weihnachtsfahrt ab Nürnberg und Fürth nach Rottenburg ob der Tauber, Fränkische Museums Eisenbahn e.V., Klingenhofstr. 70, 90411 Nürnberg, Tel. (0911) 5109638, www. v200-001.de.
- Vorfreude auf den Nikolaus – Zugfahrt und Märchen, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.
- Nikolausfahrten mit Diesellok V65, Museumsbahn-Bremerhaven-Bederkesa e.V., Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Adventssonderzug durch die Sächsische Schweiz, Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. Bautzen, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
- Nikolaus-Fahrten ab Dieringhausen, Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V., Gerhard Mansel, Landwehrstr. 10, 51709 Marienheide, Tel. (02264) 1418, www.wiehltalbahn.de.
- Jahresausstellung zum Thema Modellbahnkataloge geöffnet, Eisenbahnmuseum „Alter Bahnhof Lette (Kr Coesfeld)", c/o Pater Dr. Daniel Hörnemann, Abtei Gerleve, 48727 Billerbeck, Tel. (02541) 800-154, www.bahnhof-lette.de.
- Sonderzug zum Weihnachtsmarkt in Soest, RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Siebengebirgsstr. 152, 53229 Bonn, Tel. (0228) 850340-0, www.rse-express.de.
- Dampfzug Treysa – Gießen – Butzbach und zurück zum Weihnachtsmarkt, Eisenbahnfreunde Treysa e.V., PF 1152, 34601 Schwalmstadt, Tel. (06691) 71212, www.eftreysa.de.
- Pendelfahrten zwischen Schleiz und Schönberg, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Im Schienenbus ab Gladbeck zum Weihnachtsmarkt nach Billerbeck, Bahnbetriebsgesellschaft Herten, Sickelmannskamp 16, 45701 Herten, Tel. (0209) 88004870, www.revier-sprinter.info.
- Sonderfahrt von Nossen nach Saalfeld, IG Dampflok Nossen e.V., Döbelner Str. 19, 01683 Nossen, Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.

Mi 06.12.

- Nikolausdampf, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Fr 08.12.

- Nikolausfahrt für Kindergärten und Grundschulen, Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

Fr 08.12. bis So 10.12.

- Nikolausfahrten zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle, Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V., Postfach 1101, 91316 Ebermannstadt, Tel. (09194) 725175, www.dampfbahn.net.

Sa 09.12.

- Mit E18 von Leipzig nach Bamberg und Nürnberg, DB-Mobility-Logistics-AG, DB-Museum Halle Lokhalle IV, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), www.db-museum.de.
- Nikolausfahrt mit der Straßenbahn in Augsburg, Bayerisch-Schwäbische Museumsbahn e.V., Firnhaberstraße 22d, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 50876053, www.bsm-augsburg.de.
- Sonderzug mit 01150 ab Recklinghausen zum Weihnachtsmarkt Heidelberg, Eisenbahnfreunde Witten e.V., Bergerstr. 35, 58452 Witten, Tel. (02302) 1710399, www.efwitten.de.
- Familienfest zum Adler-Geburtstag im DB-Museum, DB-Mobility-Logistics-AG, DB-Museum Nürnberg, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. 0180 4442233, www.db-museum.de.

● Adventsfahrten der Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
● Nikolausfahrten in der Oberlausitz, Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. Bautzen, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
● Sonderzug zum Weihnachtsmarkt in Limburg, RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Siebengebirgsstr. 152, 53229 Bonn, Tel. (0228) 850340-0, www.rse-express.de.
● Elektrisch zum Weihnachtsmarkt nach Kiel, ab Recklinghausen, Westfalendampf, Tel. (02572) 1793, www.westfalendampf.de.
● Pendelfahrten zwischen Schleiz und Schönberg, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
● Mit V160002 ab Osnabrück zum Weihnachtsmarkt Goslar, Osnabrücker Dampflokfreunde e.V., Zechenbahnhof Piesberg, Süberweg 60e 49090 Osnabrück-Pye, Tel. (0541) 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de.
● Nikolausfahrten mit V65, Museumsbahn-Bremerhaven-Bederkesa e.V., Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.

Sa 09.12. und So 10.12.

● Nikolauszüge zwischen dem Bahnhof Wesel und der Hohen Mark, Historischer Schienenverkehr Wesel e.V., Postfach 100923, 46483 Wesel, Tel. (0281) 20617960, www.hsw-wesel.de.
● Dampffahrten im Advent, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
● Nikolausdampf im Selketal, Freundeskreis Selketalbahn e.V. (FKS), Otto-Franke-Str. 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
● Nikolausfahrten bei der Museumsbahn Schönheide, Am Fuchsstein 20a, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
● Nikolausfahrten mit V100 ab Hattingen, Ruhrtalbahn, PF 0211, 58002 Hagen (Westf.), Tel. (0208) 309983010, www.ruhrtalbahn.de.
● Nikolaus, Schienenbus-Mitfahrten, Führungen im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstraße 7, 64295 Darmstadt, Tel. (06151) 376401, www.museumsbahn.de.
● Adventsfahrten ab Blankenburg (Harz), Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Welfenstr. 6, 38889 Blankenburg (Harz), Tel. 0175 5966134, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.
● Nikolausfahrt mit Diesellok zwischen Amstetten und Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
● Nikolausfahrten beim Pollo, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

So 10.12.

● Nikolaustag im DB-Museum Koblenz, DB-Museum Koblenz, Schönbornslusterstraße 14, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 396-1338, www.bswgruppekoblenz.de.
● Weihnachtsmarkt am Erlebnisbahnhof Westerwald, Westerwälder Eisenbahnfreunde 44508 e.V., Langgasse 9a, 56472 Hof, Tel. (02661) 699, www.erlebnisbahnhof-westerwald.de.
● Nikolausfahrt ab Lohburg, Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V., Chausseestr. 4a, 39279 Loburg Tel. (039245)2042, www.dbg-hildesheim.de.
● Schienenbus-Sonderfahrt zum Christkindles-Markt Augsburg, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim, Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
● Nikolaus-Express mit 78468 zwischen Gütersloh und Hövelhof, Eisenbahn-Tradition e.V., PF 1233, 49512 Lengerich, Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
● Nikolausdampf am Tegernsee, Bayerischer Localbahn Verein e.V., Am Wildzaun 11, 82041 Oberhaching, Tel. 0172 8330528, www.localbahn-verein.de.
● Schienenbus-Nikolausfahrt zum Hp. Neuhausmühle, Passauer Eisenbahnfreunde, Haitzinger Str. 12, 94032 Passau, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.
● Nikolausfahrten auf der Rodachtalbahn, Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e.V., Krögelsmühle 1, 96365 Nordhalben, Tel. (09267) 8130, www.rodachtalbahn.de.

Sa 16.12.2017:

● Dampfsonderfahrt zur Bergparade in Schwarzenberg, EMBB e.V., Schönauer Straße 113, 04207 Leipzig, Tel. (0341) 96 82514, www.dampfbahnmuseum.de.
● Adventsdampf im Selketal, Freundeskreis Selketalbahn e.V., Otto-Franke-Straße 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
● Schienenbus-Sonderfahrt zur Badischen Weihnacht im Schloss Rastatt, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
● Pendelfahrten zwischen Schleiz und Schönberg, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
● Nikolaus- und Lichterfahrt nach Schlettau, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Schneeberger Straße 60, 08340 Schwarzenberg, Mittelstraße 6, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
● Marzipan-Express mit 78468 ab Hannover nach Lübeck, Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Straße 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
● Mit 01 519 ab Stuttgart zum Weihnachtsmarkt nach Konstanz, UEF-Historischer-Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Straße 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
● Mit 50 3648-8 von Chemnitz nach Schwarzenberg zur Bergparade, Sächsisches Eisenbahnmuseum, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, Tel. (0371) 92092848 www.sem-chemnitz.de.
● Mit einer V200 über die Röhrtalbahn nach Bonn zum Weihnachtsmarkt, VCD Kreisverband Hochsauerland e.V., Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg, Tel. (02931) 939351, www.vcd.org.

Sa 16.12 und So 17.12.

● Dampffahrten im Advent, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
● Bahnhofsweihnacht am Bahnhof Rennsteig, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.

MODELLBAHN

Fr 10.11. und Sa 11.11.

● Modellbahntage bei Spielwaren Werst, Schillerstraße 3, 67071 Ludwigshafen-Oggersheim, Tel. (0621) 682474, www.werst.de.
● Griesheimer Modellbahntage, Saalbau 60329 Frankfurt-Griesheim, 10 bis 17 Uhr, Modelleisenbahn-Club Frankfurt-Griesheim 83 e.V. Tel. (069) 314994, www.mcg83.de.

Fr 10.11. bis So 12.11.

● Ausstellung: Modellbahn im Knoblauchsland in 90427 Nürnberg-Buch, Am Wegfeld 41, Fr 17 bis 21 Uhr, Sa/So 10 bis 17 Uhr, Tel. 0170 4114015, www.erster-maerklin-club.de.

Sa 11.11. bis So 26.11.

● Ausstellung in 63110 Rodgau-Jügesheim, Vereinsheim, Eisenbahnstr. 47, Sa 11 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (06106) 75885, www.rmcev.de.
● Ausstellung in 02763 Zittau, Gerhart-Hauptmann-Straße 34, geöffnet Sa, So und am Buß- und Bettag von 13 bis 17.30 Uhr, Tel. (03583) 684149, www.zimec.de.

So 12.11.

● Tauschbörse in 64625 Bensheim-Auerbach, Darmstädter Straße 166, 10 bis 16 Uhr, Eisenbahnfreunde Bensheim, Tel.(06251) 64717, www.ebfb.net.
● Ausstellung in 74564 Crailsheim, Hirtenwiesenhalle, Bürgermeister-Demuth-Allee 1, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07951) 28690, www.mec-crailsheim.de.

Sa 02.12.

● Tag der Modelleisenbahn: Zahlreiche Austellungen und interessante Veranstaltungen, www.tag-der-modelleisenbahn.de.

Sa 02.12 und So 03.12.

● Ausstellung in 71384 Weinstadt-Endersbach, Räume der Missionsgemeinde Weinstadt, Bahnhofstraße 64, 13 bis 18 Uhr, www.mbg-e.de.
● Ausstellung und Tauschbörse in 36115 Hilders, Ulstertalschule, Tel. (06681) 967 58-0, www.ulstertalschule.de.
● Ausstellung in 71032 Böblingen, Gemeindehaus St. Bonifatius, Bonifatiusplatz 3, jew. 11 bis 17 Uhr, Tel. 0176 62400161, www.mbb-online.de.
●Advent-Fahrtage in 51469 Bergisch Gladbach, Vereinsheim Mülheimer Straße 180, jew. 10 bis 17 Uhr, Tel. 0152 29576564, www.ecgl.de. (auch Sa 09.12. und So 10.12.)

So 03.12.

● Tauschbörse in 74321 Bietigheim-Bissingen, Vereinsheim in der Kammgarnspinnerei 16, 10 bis 17 Uhr, Tel. (07142) 940598, www.efbbev.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

MINITRIX ▶ 01 150, 217 001 UND „LE CAPITOLE“ FÜR N


Mit digitalen Schmankerln wartet auch die Minitrix-Nachbildung der schürzenlosen 01 150 auf.

Das Digital-Modell der 01 150 für die Epoche III entspricht in der technischen Ausstattung der auf Seite 83 vorgestellten Reko-41, besitzt also beispielsweise ebenfalls eine Triebwerksbeleuchtung und die Lok-Tender-Kurzkupplung. Minitrix spendierte der 01 auch erstmals einen korrekten Nachlauf-Radsatz. Die 217 im TEE-Lack mit bräunlichen Alterungsspuren am Dach und im gleisnäheren Bereich entstammt, wie auch die passenden Kesselwagen dem Paket der Herbstneuheiten und besitzt ebenfalls eine üppige Digital-Ausstattung. Wieder aufgelegt wurden die „Grand Confort“-Wagen der SNCF, die einst den Schnellverkehr in Frankreich prägten. Die Modelle sind nun mit Kurzkupplung versehen und entsprechen in der Farbgebung der zweiten Ausführung mit betongrauem Band unter den Fenstern. Speise- und Generatorwagen sind ebenfalls zu haben. Die Zuglaufschilder und kleine Anschriften sind nicht lesbar.

01 150: 16013; Preis: 379,95 €
217 001.: 16275; Preis: 259,99 €
Le Capitole: 15691; Preis: 79,99 €


Passt sehr gut zu den neuen Gaskesselwagen: die gealterte 217 001.


Mit 200 km/h nach Süden: „Le Capitole“ war der schnellste SNCF-Zug.

HOBBYTRAIN ▶ ZEBRA-VECTRON MIT SOUND FÜR N



Schönen modernen, nach Thyristoren klingenden Krach gibt der kleine N-Vectron von sich, der nicht nur im abgebildeten, zugegeben sehr schicken Loomotion-Kleid, sondern in vielen weiteren Varianten der „Edition Kunstdruck“ zu haben ist. Die Hobbytrain-Modelle des Vectron wurden überarbeitet, besitzen eine Next18-Schnittstelle und Platz für einen Lautsprecher. Sie sind auch ab Werk in digitaler Sound-Ausführung lieferbar. Das LED-Spitzenlicht wirkt leider sehr bläulich, die Höchstgeschwindigkeit ist ab Werk rasant, lässt sich aber digital auf ein vernünftiges Maß reduzieren. Detaillierung und Bedruckung geben keinerlei Grund zur Klage.

Bestellnr.: H2981S; Preis: 234,90 €

TILLIG ▶ LVT-VARIANTEN FÜR H0, 99^{23} FÜR H0m

Mit dem 772 141 der „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn“ sowie dem „Teichland-Express“ (772 342) des Lausitzer Dampflok-Clubs sind zwei aktuelle Epoche-VI-Varianten des beliebten LVT in H0 erschienen. Beide Fahrzeuge kommen mit neuem Antrieb, eingebautem Decoder und Pufferspeicher. Sie können auch analog betrieben werden. In H0m ist das Modell der 99^{23} nun mit Öl-Bunker anstelle einer Kohlen-Imitation, Zierlinien an Umlauf und Nummernschildern sowie weißen Markierungen am Mischvorwärmer erhältlich.

LDC-LVT: 73131; Preis: 185,90 €
OBS-LVT: 73132; Preis: 185,90 €
99^{23} Öl: 02929; Preis: 419,90 €


Zwei neue Leichtverbrennungstriebwagen der Epoche VI in H0.


99 0234 der Harzquerbahn mit Ölhauptfeuerung für die Epoche IV.

ARNOLD/HORNBY ▶ ÖL-95 MIT NEUBAUKESSEL, GASKESSEL- UND BAUZUGWAGEN FÜR N


Mit überarbeitetem Fahrwerk und formneuem Gehäuse präsentiert sich die Arnold-95.


Bei der DR läuft der Butan-Kesselwagen, der ehemalige Postwagen dient in DB-Bauzügen.

Nach langer Wartezeit sind nun die überarbeiteten Modelle der Baureihe 95 lieferbar. Die 95 0009 der Epoche IV im Bild ist im Bw Probstzella beheimatet. Das Modell ist realistisch mattschwarz lackiert, auch die roten Achsnaben wurden nicht vergessen. Die Fahreigenschaften sind ausgewogen, wobei das Antriebsgeräusch deutlich vernehmbar und die Zugkraft dem Fünfkuppler angemessen ist. Das warmweiße LED-Spitzenlicht wirkt gut, doch leider ist nur eine sechspolige Schnittstelle vorhanden.
Aus dem früheren Electrotren-Sortiment wurden die Modelle der zweiachsigen Postwagen übernommen. Darunter ist auch ein ozeanblauer „Bautruppführerwagen“ mit glaubwürdiger Vorhang-Nachbildung.

95-Bestellnr.: HN2186; Preis: 219,90 €
Gaskesselwg.-Bestellnr.: HN6368; Preis: 35,90 €
Bauzugwg.-Bestellnr.: HN4260; Preis: 42,90 €

ACCUCRAFT ▶ D&RGW #375 IM MASSSTAB 1:20

Auf 45 Millimeter-Gleisen laufen viele der Schmalspur-Modelle des US-Herstellers Accucraft. Sie sind sowohl elektrisch angetrieben als auch in Live-Steam-Ausführung erhältlich, dabei ist zwischen Kohle- und Butanfeuerung zu unterscheiden. Vollständig aus Messing und Edelstahl gefertigt, haben die Schmuckstücke allerdings auch ihren Preis. Info: www.accucraft.com

Bestellnr.: AL87-121B/121B C; Preis: je 5 250 US-$ (Live-Steam)

FOTO: WERK



L.S. MODELS ▶ CNL „CANOPUS"-WAGENSET FÜR H0



Das neue Set mit einem BDcm 874 (mit Fahrradabteil), einem Bvcmbz 249 und einem WLABmz der ČD stellt eine nun schon historische CNL-Garnitur dar, die aus Zürich kommend in Weimar vom Zug getrennt wurde und als CNL „CANOPUS" weiter bis Prag fuhr (die anderen sechs Wagen fuhren als „SIRIUS" weiter bis Berlin). In Kombination mit den Sets 49052 und 49053 lässt sich der gesamte Zuglauf mit seinen neun Wagen nachbilden. Die Modellausführung genügt allerhöchsten Ansprüchen – immer wieder sehenswert sind Wagenboden und Inneneinrichtung – und bedingt den hohen Preis. ***Bestellnr.: 49051; Preis: 234,90 €***

WIKING ▶ AKTUELLE LKW UND AUTO-KLASSIKER

Dem aktuellen Stand der Modellautotechnik im Maßstab 1:87 entsprechen die beiden neuen Varianten des aktuellen MAN TGS Euro 6. In Gelb wurde er mit einer Meiller-Absetzmulde, in Orange mit einer Kippmulde kombiniert. Die Modelle überzeugen durch viele Details und eine saubere Bedruckung. Älteren Datums, aber durchaus ansehnlich ist die Miniatur des Volks-Porsches der 70er-Jahre, damals auch als „Das Brett" bezeichnet. Am zum wiederholten Mal wiederaufgelegten Bulli-Modell stört, wegen des abnehmbaren Oberteils, die Fuge an Front und Seiten.

Absetzmulde: 0679 06; Preis: 25,99 €
Muldenkipper.: 0674 48; 35,99 €
Porsche 914: 0792 06; Preis: 11,49 €
VW T1: 0788 10; Preis: 13,99 €



Zeitgemäße Baufahrzeuge von Wiking auf Basis des MAN TGS.



Hübscher Volksporsche der 70er und Bulli mit Trennfuge für H0.

BREKINA ▶ LAND ROVER 88 UND EMW 340-KRANKENWAGEN FÜR H0



Aus neuen Formen entstammt der offene kleine Land Rover.



Das Modell des EMW 340 ist nun auch als Krankentransporter zu haben.

Der sehr schön detaillierten „Starmada"-Reihe von Brekina gehört der neue Land Rover 88 an. Am typisch blassgrün lackierten Modell gefallen viele kleine Details wie eingesetzte, geriffelte Scheinwerfer, zierliche Rückspiegel und eine komplette Inneneinrichtung mit Nachbildung der Armaturen. Gut wirken auch die Gummibereifung einschließlich des Reserverades und die saubere Bedruckung. Ebenso schön ist der EMW-Kombi nach DDR-Vorbild ausgefallen, der nun als Krankenwagen ausgeführt ist. Die hinterlegten Fenster, ein seitliches Martinshorn und eine beiliegende Rot-Kreuz-Fahne (im Bild nicht montiert) kennzeichnen die gefragte Variante.

Land Rover-Bestellnr.: 13850; Preis: 19,90 €
EMW-Bestellnr.: 27353; Preis: 15,90 €

BOS ▶ NSU PRINZ III FÜR H0



Der bekannte Händler „Model Car World" vertreibt auch das BoS (Best of Show)-Modell des schnuckeligen NSU Prinz III. Der Kleinwagen ersetzte im Jahr 1960 die Vorgängermodelle und erreichte mit seinen 23 PS immerhin 111 km/h. Er wurde nur vier Jahre lang gebaut. Das Resin-Modell gefällt durch stimmige Proportionen und eine saubere Zweifarblackierung. Zierstreifen, Blinker, Griffe und Fensterrahmen sind farblich abgesetzt.

Bestellnr.: 215512; Preis: 19,95 €

BUSCH ▶ FORD PROBE FÜR H0

Keine rechte Anerkennung als Sportwagen erfuhr bei den Fans der Ford Probe, der auf der Mazda-GE-Plattform basierte. Mit Vierzylindermotor leistete er auch nur magere 115 PS. Ab 1993 kam die modifizierte Version (Probe II) auf den Markt, die sich Busch zum Vorbild für sein 1:87-Modell nahm. Dieses glänzt realistisch in Silber-Metallic und zeichnet sich durch sehr sauber sitzende Fenstereinsätze aus. Die Spiegel sind nachzurüsten.

Bestellnr.: 47413; Preis: 13,99 €



NOCH ▶ WEIHNACHTSMARKT FÜR H0

Noch 47 Tage bis Weihnachten! Bei Erscheinen unserer Ausgabe 12 wird es höchste Zeit für besinnliche Gefühle, Lebkuchen (falls nicht schon ausverkauft) und Glühwein. Noch bietet passend zur Vorweihnachtszeit einiges Zubehör für den H0-Weihnachtsmarkt aus seiner „Laser-Cut minis"-Serie.

Krippen-Bestellnr.: 14394; Preis: 15,99 €
Glühweinstand-Bestellnr.: 14393; Preis: 8,99 €



Krippe mit Figuren in „Holz-Optik"



Ein MUSS: Der Glühweinstand

MINIFER ▶ MODERNISTISCHE H0-TANKSTELLE



Ein Hingucker auf einer H0-Anlage ist sicherlich die Tankstelle aus der Nierentisch-Epoche, deren Vorbild allerdings in Frankreich zu finden war. Der dort ansässige Zubehörhersteller Minifer bietet diesen besonderen Lasercut-Bausatz an, der mit etwas Bastelaufwand auch ARAL- oder ESSO-Farben tragen könnte.
Info: www.minifer.fr

Bestellnr.: –; Preis: 36 €

REAL-MODELL ▶ STELLWERKSZUBEHÖR FÜR 0



In einem Stück als 3D-Druck werden die neuen Modelle einer Inneneinrichtung für ein Einheitsstellwerk, bestehend aus Blockkasten und Hebelbank, angeboten. Sie brauchen nur noch bemalt zu werden. Es sind auch andere Größen beziehungsweise Längen erhältlich. Auch für die Spur 1 wird das ansprechende Zubehör ausgeliefert. ***Bestellnummer: K 361; Preis: 45 € (Spur 0)***

HANSEN TRAINS ▶ ZUBEHÖR FÜR SPUR 0

Als neuer Hersteller für die Spur 0 hat sich Hansen-Trains aus Heinsberg vorgestellt. Im Sortiment, das ab November ausgeliefert werden soll, finden sich beispielsweise Kohlehunte als Resin-Fertigmodelle, Bänke in Messing-Ätz-Technik oder filigrane Leitern. Die abgebildete motorisierte und handbemalte Draisine mit beweglichem Personal wird allerdings erst 2018 erscheinen. Info: info@hansen-trains.de



FULGUREX ▶ JURA-PFEIL FÜR H0

Nach den N-Modellen sind nun auch die H0-Versionen des SBB-Ce 2/4 aus dem Jahr 1938 zu haben. Alle vier Varianten (hellgrün oder dunkelgrün) werden als Digitalmodelle mit ESU-Decoder und vorbildgetreuer Außen- und Innenbeleuchtung ausgeliefert. Der Unterflurantrieb bietet die Möglichkeit einer kompletten Inneneinrichtung.
Info: www.fulgurex.ch



SILHOUETTE ▶ FLOCK-KLEBER

Als ideale Ergänzung für den hochwertigen Landschaftsbau bietet die Silhouette Modellbau GmbH aus Maisach einen Spezialkleber für die Beflockung von Modellgewächsen an. Er trocknet völlig glanzfrei und ohne Schlieren ab und ist in drei Größen (250, 500 und 1000 Gramm) sowie in einer Pump-Spray-Flasche (250 Gramm) erhältlich. Info: www.mininatur.de

Bestellnummer: 800-03 (250 g); Preis: 6,90 €



FOTOS (7): WERK

US-CORNER

Märklin legt sein gelungenes Modell der legendären US-Elektrolokomotive GG1 mal wieder in einer Einmalserie auf (Art.-Nr. 37494). Die H0-Lok erscheint im eleganten Silber mit rotem Zierstreifen. Für den sogenannten „Congressional Train" ließ die Pennsylvania Railroad im Jahr 1955 drei Lokomotiven in dieser Weise umlackieren, damit ihr Erscheinungsbild zum Zug passte.

Im Dreierset erscheinen bei Athearn „Bombardier Bi-Level Coaches" in den Farben der Northstar Line. Dabei handelt es sich um eine Regionallinie im US-Bundesstaat Minnesota über 64 Kilometer von Big Lake in die Innenstadt von Minneapolis. Die Waggons sind insgesamt ordentlich detailliert und vor allem sehr schön lackiert und bedruckt. Lediglich die Fenstereinsätze sind ein bisschen wie von Vorgestern.

Ebenfalls aus der Ready-to-Roll-Serie von Athearn rollt ein Kesselwagen für Tonschlamm auf die H0-Gleise (Art.-Nr. ATH94853), der für den Omya-Konzern im Einsatz ist, ein Unternehmen das weltweit Industriemineralien vertreibt. Für die Bahnlinie Denver & Rio Grande ist die 50'-Gondola mit hohen Seitenwänden (Art.-Nr. ATH 97598) unterwegs. Mit dem Waggon wird Kohle transportiert. Das Ladegut ist im Modell nachgebildet.



Die kuriose GG1 ist stets ein herrlicher Anblick, auch in 1:87.

Für die „Parade of Progress", eine Wanderausstellung, welche die Möglichkeiten des technischen Fortschritts zeigen sollte, baute GM im Jahr 1939 zwölf sogenannte Futurliner, wirklich futuristisch anmutende Lkw, die 1940 und 1941 sowie von 1953 bis 1956 durch die USA tingelten. BoS (Best of Show) bietet jetzt ein H0-Modell (Art.-Nr. 215126) an.



Die farbenfrohe Lackierung macht einen solchen Zug zum Hingucker auf der Anlage.



Immer wieder empfehlenswert: Waggons aus dem Ready-to-Roll-Sortiment von Athearn.

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT



Ein großartiges Fahrzeug, der GM-Futurliner.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 37 JAHREN: Lokfoto des Monats



FOTO: M. LOOS/ARCHIV MEB

☐ Seitenfüllend wurde im me 11/1980 die ELNA-Lok 91 6277 porträtiert. Das Foto entstand am 16. Mai 1971 im Bw Arnstadt. Dort endete die Einsatzzeit der 1´C-Maschine, einer ELNA 2 mit zwölf Tonnen Achslast. Sie wurde zuletzt nur noch für niedrige Dienste und als Heizlok genutzt. Zuvor war sie, das ist bemerkenswert, nur auf einer einzigen Strecke zu Hause: auf der Nebenbahn von Mühlhausen (Thür.) nach Ebeleben. Diese wurde als Privatbahn von der „Eisenbahn-Gesellschaft Mühlhausen – Ebeleben" (MEE) im Jahr 1897 eröffnet. 1925 beschaffte die Bahn bei Krauss in München zwei ELNA-Loks mit den Nummern 141 und 142, im Jahr 1940 noch eine weitere, dieses Mal bei Henschel. Die drei kräftigen Maschinen lösten die zuvor eingesetzten preußischen T 3 ab und beherrschten den Betrieb auf der 25 Kilometer langen Nebenbahn im Thüringer Becken vollständig. Mit der Verstaatlichung 1949 wurde die Lok 141 zur 91 6277 umgenummert und später noch mit einer EDV-Nummer versehen. Erst am 23. März 1972 wurde sie als eine der letzten ELNA-Loks der Reichsbahn ausgemustert. Mehr zu ELNA-Loks können sie im me 3/1959 und in dieser Ausgabe ab Seite 42 lesen.

MODELLBAHN-HANDEL

Ein Vierteljahrhundert im Geschäft

☐ Mit einem Sortiment aus Haushaltselektronik, Mobilfunk und Modellbahn behauptet sich seit 25 Jahren der Fachmarkt Elektronik Richter in Wachau, der vielen Modellbahnern als „elriwa" bekannt ist. Überwog anfangs noch der Verkauf von Unterhaltungselektronik das Modellbahngeschäft, so ist heute die Eisenbahn das bedeutendere Standbein, vor allem wegen der enormen Zunahme des Online-Handels. „Der Trend geht in diese Richtung", ist sich Ilko Richter, der bei „elriwa" die Modellbahn unter seinen Fittichen hat, sicher. Der Internet-Handel macht inzwischen mehr als die Hälfte des Modellbahn-Geschäfts aus. Die Richters setzen aber nicht allein auf das Geschäft im Netz, sondern freuen sich ebenso über Kunden, die ins Ladengeschäft kommen, weil es dort bessere Beratungsmöglichkeiten gibt. Dafür wurde vor wenigen Jahren ein neues Gebäude errichtet. Der persönliche Kundenkontakt sei wichtig und das sei auch ein Grund, warum „elriwa" auf zahlreichen Messen vertreten sei, dennoch ist Ilko Richter davon überzeugt, dass die Kombination aus Ladengeschäft und Onlinehandel heutzutage die beste Strategie sei, um zu überleben. Er kenne einige, die den Einstieg verpassten und inzwischen mit Problemen kämpften. Beim Onlinegeschäft sei längst ebenso Qualität gefragt und man müsse sich aus der Masse abheben, etwa durch Zusatzleistungen wie kostenlosen Decoder-Einbau oder Radsatztausch, erklärt Richter: „Wir wollen, dass Kunden, die online bestellen, das Gefühl haben, sie seien im Modellbahnladen." Dazu gehören neben der Lieferfähigkeit, bestmögliche Angaben auf der Internetseite, mit vielen eigenen Fotos. In diesem Punkt sieht Richter Defizite bei den Herstellern, welche die Händler beim Verkauf nicht ausreichend mit Informationen unterstützten. „In dieser Branche darf man keine Fehler machen. Um erfolgreich zu sein, muss man in allen Gebieten Perfektion anstreben: Online, am Telefon, in der E-Mail- und der Reklamationsbearbeitung, die Verkäufer müssen geschult sein, man muss lange Ladenöffnungszeiten haben und vieles mehr." Das Kaufverhalten seiner Kunden sei auch im Wandel. Zwar sei aufgrund der Lage des Ladengeschäfts nordöstlich von Dresden die DR der Epoche IV noch immer das gefragteste Thema, aber 28 Prozent der verkauften Modelle repräsentierten inzwischen die Epochen V und VI.



Richter hoch drei: Falk, Jochen und Ilko Richter feiern das 25-jährige Bestehen ihres Ladengeschäfts.

„So lange im Land Züge fahren, wird es gerade in Deutschland Menschen geben, die sich Modelle kaufen", ist Ilko Richter überzeugt. Er prophezeit der Modellbahn eine gute Zukunft und ist zuversichtlich für weitere 25 Jahre „elriwa".



Eingerahmt von Weihnachtsbäumen: Im Möbelhaus werden Anlagen in den verschiedensten Größen vorgeführt, darunter die im Bild gezeigte der Modellbahnfreunde Senden.

MODELLBAHNFREUNDE SENDEN E.V.

Modellbahn im Möbelhaus

☐ Seit nunmehr 19 Jahren veranstaltet das Möbelhaus Inhofer in Senden in Zusammenarbeit mit dem BDEF-Verein „Modellbahnfreunde Senden e.V." jedes Jahr zur Weihnachtszeit eine große Modellbahnausstellung. Im Möbelhaus werden regelmäßig mehr als 2000 Quadratmeter bereitgestellt, auf denen dann 25 bis 30 Modellbahnanlagen und Schaustücke gezeigt werden. Die Modellbahnfreunde Senden stellen allein sieben Anlagen aus und haben als Gastvereine den Modellbauclub Bellenberg und die Mädchen-AG des Maria-Ward-Gymnasiums aus Günzburg eingeladen.

Etwas Besonderes sind die kleinen Rundanlagen von Johann Sonntag, deren Streckenführung oft überraschend verläuft. Attraktiv sind auch die Anlagen und Schaustücke, welche die großen Hersteller Märklin, Roco/Fleischmann, Bemo, KM1, Piko und Tillig sowie die Zubehörfirmen Auhagen, Faller, Noch und Viessmann für die Ausstellung zur Verfügung stellen. Für den Modellbahn-Nachwuchs gibt es eine Spielecke und einen betreuten Bastelbereich.

Die Ausstellung beginnt am 24. November 2017 ab 14 Uhr und läuft bis zum 5. Januar 2018 während der Öffnungszeiten des Möbelhauses, werktags von 9.30 bis 19.30 Uhr, bei freiem Eintritt. Ausstellungsort ist das Möbelhaus Inhofer in 89250 Senden, Ulmer Straße 50.

Neben dem Dank an die Familie Inhofer gebührt den Modellbahnfreunden Senden besondere Anerkennung. Sie betreuen während der langen Zeit die Ausstellung in zwei Schichten. Die früheren (goldenen) Zeiten, als Modellbahnen in vielen Schaufenstern und Kaufhäusern zur Vorweihnachtszeit selbstverständlich ihre Runden drehten, leben in dieser Veranstaltung weiter.



Besonders attraktiv für die Besucher sind die kleinen Rundanlagen von Johann Sonntag mit ihrem oft gewagten Streckenverlauf.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Zug des Monats ...



FOTO: CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

... ist der „Arosa-Express" der Rhätischen Bahn aus dem Jahr 1998, gezogen von einer Ge 4/4 II. Als die RhB Ende 1997 ihre Bahnlinie im Schanfigg auf Wechselstrom-Betrieb umstellte, lancierte sie mit dem „Arosa-Express" ein Komfort-Produkt. Seither erreichen die Ge 4/4 II des RhB-Stammnetzes auch Arosa. Eine Besonderheit im blau-bunten Zug sind der As-Wagen mit großen Panoramafenstern und einer Zone mit vier Dreier-Luxus-Abteilen sowie der Steuerwagen mit einem Clubabteil. Nach Auslaufen des Partnervertrags mit der Gemeinde Arosa aus dem Jahr 1998 stellte die RhB den „Arosa-Express" im Jahr 2008 ein. Der am Kaeserberg eingesetzte H0m-Zug mit zwei B-Wagen fährt als reiner Nichtraucherzug, weil der Gepäckwagen mit der Raucherbar ausgefallen ist. Das generelle Rauchverbot im öffentlichen Verkehr der Schweiz trat erst am 11. Dezember 2005 in Kraft.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Markus Behrla, Werner Eichhorn, Gerhard Greß, Stefan Groß, Jürgen Hörstel, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst),
(08141) 53481-103
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin,
(Bestellservice, (08141) 53481-0

SEKRETARIAT
Julia Heller, Claudia Klausnitzer

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,60 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN
des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: STEFAN MÜLLER

HARTMANNS ERFOLGSMODELL

Mit 96 Exemplaren gilt die sächsische IV K als meistgebaute deutsche Schmalspur-Lokomotive. Ihren Nimbus unter Eisenbahnfreunden hat sich die Gattung mit 100 Jahren im Plandienst und einem Vierteljahrhundert auf Museumsbahnen verdient.



FOTO: JÖRG CHOHCOLATY

DEINSTE IM WANDEL

Der gelungene neue Auhagen-Bausatz des Bahnhofs „Deinste" inspirierte Jörg Chocholaty zur Perfektionierung.

Unser Januar-Heft erscheint am **6. Dezember** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

NOCH IMMER UNTERWEGS

In der letzten Juniausgabe würdigten wir bereits die DB-Einheits-E-Loks. Einige sind weiterhin im privaten Einsatz.

AUSSERDEM

Meisterwerke
Wir zeigen einige der schönsten Aufnahmen des Ausnahme-Fotografen Ludwig Rotthowe.

Neue Themenwelt
Busch nahm sich typischer US-Gebäude an. Rainer Albrecht baute mehrere zusammen und stellt sie vor.

Kerkerbach in 1:87
Die betriebsintensive Bahnhof Kerkerbach in Hessen diente Achim Mannes als Vorbild für eine kombinierte H0/H0m-Anlage.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: MICHAEL SIEMENS

DA KOMMT ETWAS GROSSES

Das LGB-Modell der sächsischen IV K reizt zu vielen technischen und optischen Verbesserungen.



FOTO: FRANK ZARGES

VIEL BETRIEB IM MÜNCHENER WESTEN

Die „BSW-Modellbaugruppe München West" betreibt eine sehenswerte Modulanlage in der Baugröße TT.

Eisenbahn-Romantik Reisen 2018

Alle Reisen inklusive Fahrt im Komfortreisebus ab/bis **Dresden, Leipzig und Dortmund,** begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension!

Museumsbahnen FRANZÖS. SCHWEIZ

08.-13. Mai ab 1.598 €

- Dampflokfahrt Tavannes - Pré-Petitjan (Charter)
- Dampflokfahrt Le Pont - Le Brassus
- Bahn Bulle - Châtel-St-Denis
- Historischer Triebwagen Martigny - Vernayaz
- **MEGA STEAM FESTIVAL**
- Swiss Vapeur Parc

Bahnerlebnis ÖSTERREICH

08.-13. Juni ab 1.598 €

- Dampflokfahrt Jindřichův Hradec - Nová Bystřice (Charter)
- **Dampflokfahrt Gmünd – Groß Gerungs (Charter)**
- Zugfahrt St. Pölten – Mariazell
- Zugfahrt Wien – Waldmühle
- Dampfzug **Ötscherland-Express**
- Bahnmuseum Nová Bystřice

Europäische METROPOLEN und Museumsbahnen

12.-19. Juli ab 1.798 €

- Fahrt **TGV** Lille-**Paris**-Lille
- Fahrt **Eurostar** Brüssel-**London** u.z.
- Dampfbahnfahrt Crotoy - Saint-Valery
- Zugfahrt Saint-Valery - Cayeux-sur-Mer
- Zugfahrt Froissy–Dompierre
- Zugfahrt Vermandois - Origny
- Zugfahrt Rail Rebecq Rognon
- Train World in Brüssel-Schaarbeek
- Stadtführung in **Brüssel**

NORWEGEN - Dampfbahnen, Fjorde, Hurtigruten

16.-26. Juni ab 2.598 €

- **2 Charterzugfahrten**: Lommedals- und **Gamle Vossebanen**
- Zugfahrten: Kroderbanen, Flambahn, Holandsbanen, **Bergenbahn**, Åndalsnes – Lillehammer,
- Stadtführungen Oslo, Bergen
- Schifffahrt **Hurtigrute** Ålesund - **Geiranger**
- Eisenbahnmuseum Hamar



Flugreise INDIEN - Rajasthan & Goldenes Dreieck

01.-14. Nov. ab 2.389 €

- Flug und Begleitung ab/bis Dresden
- Inklusive Ausflugsprogramm: Delhi Stadtrundfahrt, **Zugfahrt nach Kota**, Chittorgarh Festung in Rajasthan, Stadt der Paläste Udaipur, Pichola See, **Zugfahrt Deogarh - Jodhpur**, **Fahrt JU JP Express, Zugfahrt Intercity Express**, Ranthambore Tiger, Agra, **Zugfahrt Shatabdhi Bharatpur**

Dampfbahnen in Schottland

23.07.-31.07.2018 ab 1.898 €

- Bo'ness and Kinneil Railway
- Jacobite Steam Railway • Strathspey Rlw
- **Caledonion Railway** • Tanfield Railway
- Keith & Dufftown Rlw • **Royal Deeside**
- Loch Ness, Edinburgh
- Urquhart Castle, Fort George

Museumsbahnen in Irland

29.08.-08.09.2018 ab 1.998 €

- **Waterford & Suir Valley Rlw**
- Downpatrick Steam Rlw
- **Giants Causeway Railway**
- Lartigue Monorailway
- Dublin & Belfast

Isle of Man

26.04.-04.05.2018 ab 1.998 €

- East Lancashire Railway
- Manx Electric Railway
- **Snaefell Mountain Railway**
- **Isle of Man Steam Railway**
- Groudle Glen Railway
- Eisenbahnmuseum York

10. Dresdner Dampfloktreffen *"Große Spur trifft kleine Spur"* 5. - 8. April 2018

3 Übernachtungen mit Frühstück im Ibis Hotel Dresden
Bustransfer und Fahrt mit Schamalspur-**Preßnitztalbahn** (Charter), Fotohalte geplant.
Individueller Besuch **Dresdner Dampfloktreffen** und **Verkehrsmuseum.**
Transferfahrt und Besuch der **Dampfloktreffen-Nachtfotoparade.**
Stadtrundfahrt durch Dresden mit örtlichem Reiseleiter.
Halbtägige **Dampf-Sonderfahrt** (geplant Tharandter Rampe).

Preis p. P.
im DZ: 398 €
EZ-Zuschlag: 69 €

Mindestteilnehmer: 25 Personen. Veranstalter: Eisenbahn-Romantik Reisen, ein Produkt und eingetragenes Warenzeichen des Reisebüros Rainer Maertens.

Reisebüro Rainer Maertens



 **0351 - 56 39 39 30**

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr

 **facebook.com/EisenbahnRomantikReisen**
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de